

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
IGCE – Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Campus de Rio Claro

FÁBIO AUGUSTO PACANO

**O FORJAR DA MODERNIDADE: PIRACICABA E A
BELLE ÉPOQUE CAIPIRA (1889-1930)**

Rio Claro – SP
2018

UNIVERSIDADE ESTADUAL PAULISTA
IGCE – Instituto de Geociências e Ciências Exatas
Programa de Pós-Graduação em Geografia
Campus de Rio Claro

FÁBIO AUGUSTO PACANO

**O FORJAR DA MODERNIDADE: PIRACICABA E A
BELLE ÉPOQUE CAIPIRA (1889-1930)**

Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de geociências e Ciências Exatas do Campus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, como parte dos requisitos para a obtenção do título de doutor em Geografia, Área de Concentração Organização do Espaço

Orientadora: Professora Doutora Darlene Aparecida de Oliveira Ferreira

Rio Claro – SP
2018

981.816109 Pacano, Fábio Augusto

P113f O forjar da modernidade : Piracicaba e a Belle Époque caipira (1889-1930) / Fábio Augusto Pacano. - Rio Claro, 2018
208 f. : il., figs., tabs.

Tese (doutorado) - Universidade Estadual Paulista, Instituto de Geociências e Ciências Exatas

Orientadora: Darlene Aparecida de Oliveira Ferreira

1. Piracicaba (SP) - História. 2. Piracicaba. 3. Moderno. 4. Modernização. 5. Modernidade. 6. Modernismo. I. Título.

FÁBIO AUGUSTO PACANO

O FORJAR DA MODERNIDADE: PIRACICABA E A BELLE
ÉPOQUE CAIPIRA (1889-1930)

Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Geociências e Ciências Exatas do Câmpus de Rio Claro, da Universidade Estadual Paulista “Júlio de Mesquita Filho”, como parte dos requisitos para obtenção do título de Doutor em Geografia.

Comissão Examinadora

Darlene Aparecida de Oliveira Fereira

Odeibler Santo Ghidugli

Silvia Selingardi Sanpaio

Maria Tereza Mecelli Kerbauy

Roberto Donato da Silva Júnior

Conceito: APROVADO

Rio Claro/SP, 16 de maio de 2018.

DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho de pesquisa à Francisco Augusto e Ana Cláudia Pizzato Pacano.

À vocês, meus amores, tudo que escrevo, tudo que faço, tudo que sou.

AGRADECIMENTOS

Neste momento se faz oportuno e justo agradecer, no sentido agostiniano de sentir-se obrigado, às pessoas que contribuíram para que a escrita desta tese se fizesse possível.

São muitas as pessoas, que de uma forma ou outra, se fazem presentes neste texto, e seria impossível listá-las sem cometer injustiças.

Mesmo correndo o risco de não citá-las todas, neste momento quero expressar meu especial reconhecimento a algumas delas:

Ao grande mestre, Professor Doutor Hermas Amaral Germek, que como diretor da Fatec Piracicaba Deputado Roque Trevisan me incentivou a participar do processo seletivo para ingresso no Programa de Doutorado. Sem você essa “aventura” nunca teria se iniciado.

À Professora Doutora Darlene Aparecida de Oliveira Ferreira, que conheci durante minha graduação em Ciências Sociais na Unesp de Araraquara, e que tive o prazer de reencontrar no Programa de Pós Graduação, na condição de orientadora. Você é sábia.

Aos professores do Programa de Pós Graduação em Geografia da Unesp de Rio Claro, especialmente ao Professor Doutor Enéas Rente Ferreira, pela generosidade; ao Professor Doutor Odeibler Santo Guidugli, pelo rigor metodológico e exemplo de elegância ao lecionar; ao Professor Doutor Fabrício Gallo, por me ensinar Milton Santos.

Aos historiadores, companheiros do Centro de Estudos da Modernidade no Mundo do Café (CEMUNC), especialmente ao Professor Doutor José Evaldo de Mello Doin (*in memoriam*); ao Professor Doutor Rodrigo Pazziani e, de maneira muito fraterna, ao Professor Doutor Humberto Perinelli Neto.

Ao Professor Mestre Rafael Cardoso de Mello, pelas leituras atentas e sugestões pertinentes. Você sabe o quanto lhe sou obrigado.

Por fim, mas não menos importante, pelo contrário, à Ana Claudia Pizzato Pacano, minha companheira na vida, que segurou um mundo sobre os ombros para que eu pudesse me dedicar aos estudos. Muito obrigado, no sentido agostiniano, de sentir-se obrigado.

“E aprendi que se depende sempre,
de tanta muita diferente gente,
toda pessoa sempre é as marcas
das lições diárias de outras tantas pessoas.

Gonzaguinha

RESUMO

Este é um estudo sobre Piracicaba/SP, entre os anos de 1889 e 1930, período em que a cidade experimentou um processo de mudanças físicas e sociais conhecidas como "*Belle Époque* Caipira". Tais mudanças decorreram do desenvolvimento da economia cafeeira e das características econômicas e sociais específicas do município, que em conjunto conferiram certas particularidades ao desenvolvimento urbano local. Sob estas circunstâncias, o texto parte das definições de modernização, modernidade e modernismo, buscando relacionar tais conceitos ao processo histórico de organização do espaço urbano, com destaque para a constituição da rede de abastecimento de água e escoamento de esgoto, para o sistema elétrico e o funcionamento das linhas do sistema de bondes, demonstrando seus efeitos no processo de valorização e apropriação do espaço a partir da densidade técnica instalada, revelando seu processo de modernização conservadora. Analisa também como os monumentos modernos (igrejas, escolas e fábricas) emanavam monumentalidades a partir das quais o espaço se transmutou em lugares que passaram a ser ocupados e frequentados por parcelas da população, ao mesmo tempo em que outras parcelas eram deles excluídas. Por fim, o texto trata do processo civilizatório que se operou no sentido de estabelecer uma convivência cidadina pautada na polidez e na urbanidade, típicas da modernidade, quer isso se tenha dado pela violência ou pela educação.

Palavras-chaves: Piracicaba; moderno; modernização; modernidade e modernismo

ABSTRACT

This research is a study about the city of Piracicaba, from 1889 to 1930, a period in which this city experienced a process of physical and social changes known as "*Belle Époque Caipira*". These shifts derived from the coffee economy development and from some specific economic and social characteristics present in this municipal, and how those characteristics together added certain particularities to the local urban development. Under these circumstances, this study starts with definitions of modernization, modernity and modernism, in order to relate such concepts to the historical process of organization in urban space, highlighting the constitution of water supply system, sewage drainage, electrical system as well as the functioning of tramway line, showing their effects in the process of valorization and appropriation of areas from the technical density installed, revealing a process of prudential modernization. There is also analysis of how modern monuments (such as churches, schools and factories) emerged monumentalities and how these places transmuted themselves in places that became to be occupied and frequented by part of the population, on the other hand, another part of the population was excluded from these places. To conclude, the text deals with the civil process which was applied in the sense of establish a civilized interaction based on politeness and urbanity, which are typical in modernity, has it be derived from violence or from education.

Key-Words: Piracicaba; modern; modernization; modernity and modernism

**LISTA DE IMAGENS
(MAPAS)**

IMAGEM 01	CARACTERÍSTICAS HIDROGRÁFICAS DA CIDADE DE PIRACICABA.....	35
IMAGEM 02	ESTUDOS PARA O ABASTECIMENTO DE ÁGUA ENCANADA: PROBLEMAS E SOLUÇÕES.....	37
IMAGEM 03	SISTEMA DE ESGOTAMENTO SANITÁRIO (1899-1902).....	48
IMAGEM 04	REDE ELÉTRICA (1899-1902).....	61
IMAGEM 05	LINHAS DO SISTEMA DE BONDES.....	75
IMAGEM 06	AS LINHAS DO SISTEMA DE BONDES E OS MODERNOS MONUMENTOS URBANOS.....	81
IMAGEM 07	PERÍMETROS URBANOS (1900 e 1930).....	82
IMAGEM 08	DENSIDADE TÉCNICA INSTALADA.....	83
IMAGEM 09	LOCALIZAÇÃO DOS TEMPLOS RELIGIOSOS NA TRAMA URBANA.....	91
IMAGEM 10	LOCALIZAÇÃO DAS ESCOLAS.....	110
IMAGEM 11	PRINCIPAIS ÁREAS INDUSTRIAIS DE PIRACICABA (1873-1929).....	126
IMAGEM 12	DETALHAMENTO DAS ÁREAS “B” E “C”.....	130
IMAGEM 13	ÁREAS DE “BOA” E “MÁ” FREQUÊNCIA.....	170

LISTA DE FIGURAS

FIGURA 01	PRAÇA JOSÉ BONIFÁCIO (Década de 1890).....	40
FIGURA 02	CROQUI DAS LINHAS DE BONDE.....	74
FIGURA 03	INAUGURAÇÃO DA PRIMEIRA LINHA DE BONDES (1916).....	76
FIGURA 04	BONDE A CAMINHO DA ESCOLA AGRÍCOLA (S/D).	77
FIGURA 05	PRAÇA DA MATRIZ DE VILA REZENDE (Década de 1940).....	79
FIGURA 06	INAUGURAÇÃO DA ESTAÇÃO DA PAULISTA E DA LINHA 03 DO BONDE (1922).....	80
FIGURA 07	MATRIZ DE SANTO ANTONIO (1888).....	93
FIGURA 08	MATRIZ DE SANTO ANTONIO (1920).....	93
FIGURA 09	IGREJA NOSSA SENHORA DA ASSUMPÇÃO (s/d)...	94
FIGURA 10	IGREJA DE SÃO BENEDITO (Década de 1930).....	95
FIGURA 11	CAPELA DE SANTA CRUZ DO MATO (s/d – Desenho de Arquimedes Dutra).....	98
FIGURA 12	TRINITY CHURCH.....	100
FIGURA 13	O TRINITY CHURCH (s/d – vista da torre da matriz)....	101
FIGURA 14	CATEDRAL METODISTA (s//d).....	101
FIGURA 15	IGREJA DOS FRADES (1895-1924).....	103
FIGURA 16	IGREJA DO BOM JESUS (1916-1929).....	104
FIGURA 17	COLÉGIO METODISTA (1884).....	108
FIGURA 18	COLÉGIO ASSUMPÇÃO (1933).....	109
FIGURA 19	COLÉGIO DA SPI (Final do século XIX).....	112
FIGURA 20	GRUPO ESCOLAR BARÃO DO RIO BRANDO (Final do século XIX).....	113

FIGURA 21	ESCOLAS REUNIDAS DA RUA DO PORTO (1899)....	115
FIGURA 22	GRUPO ESCOLAR MORAES BARROS (1904).....	116
FIGURA 23	ESCOLA DE COMÉRCIO C. COLOMBO (1910).....	117
FIGURA 24	ESCOLA NORMAL (Final da década de 1910).....	119
FIGURA 25	INSTITUTO BARONESA DE REZENDE (Final da década de 1920).....	120
FIGURA 26	EXTERNATO SÃO JOSÉ (Final da década de 1950)...	121
FIGURA 27	ESCOLA AGRÍCOLA (Início do século XX).....	123
FIGURA 28	OFICINAS KRAHENBUHL (Início do século XX).....	129
FIGURA 29	CASA DE GERAÇÃO DE ELETRICIDADE (s/d).....	131
FIGURA 30	ESTAÇÃO DE BOMBEAMENTO DE ÁGUA (s/d).....	132
FIGURA 31	FÁBRICA DE TECIDOS (1906).....	134
FIGURA 32	ENGENHO CENTRAL DE PIRACICABA (1900).....	136
FIGURA 33	LAVADEIRA NA RUA DO PORTO (s/d).....	156
FIGURA 34	CARROÇA KRAHENBUHL.....	160
FIGURA 35	VISTA DA PRAÇA DA MATRIZ (s/d).....	167
FIGURA 36	TEATRO SANTO ESTEVAM (s/d).....	172
FIGURA 37	PRAÇA CENTRAL (1919).....	174

SUMÁRIO

Introdução	02
I Revisão Teórico-Methodológica: a cidade em debate	13
1 O tema e suas possibilidades interpretativas	14
2 Piracicaba enquanto objeto: especificidades e aproximações	26
II Densidade Técnica e Infra-estrutura Urbana: progresso e modernização	34
1 O abastecimento de água encanada: perspectivas, problemas e soluções	36
2 O esgotamento sanitário: custos e benefícios do progresso técnico	42
3 Iluminação Pública: o fim das trevas que “astavanca” o “pogresso”	56
4 Mobilidade e Fluidez: densidade técnica e contração do espaço	65
III Monumentos e Monumentalidades: pontos e sentidos em meio à moderna trama urbana	86
1 Templos Religiosos: evangelizar e civilizar	90
2 Escolas: monumentos à civilização	106
3 Indústrias de Piracicaba: rugosidades na trama urbana	125
IV Piracicaba: cidade moderna e civilizada	141
1 Os Negros e a Formação do Mercado de Trabalho	149
2 Os Imigrantes e a Formação do Mercado de Trabalho	158
3 3 - A imprensa e a legitimação dos lugares	166
4 Educação e Redenção: a Universidade Popular e a Escola Normal	175
Considerações	190
Referências Bibliográficas	201

Introdução

O objeto de estudo da tese proposta é a “cidade” de Piracicaba, interior do Estado de São Paulo, entre os anos de 1889 e 1930, com o objetivo de analisar sua formação sócio-espacial por meio dos possíveis significados atribuídos ao processo de modernização/modernidade/modernismo experimentado naquele período por nós denominado “Belle Époque Caipira”. (DOIN, 2007).

Assim, a princípio, nos cabe esclarecer, mesmo que sumariamente, os significados por nós atribuídos a cada um destes termos que formam a tríade conceitual sobre a qual este trabalho encontra-se estruturado: por modernização, entendemos a densidade técnica que se instalou na trama urbana e, portanto, relacionada à noção de progresso; por modernidade, entendemos as sociabilidades que se pretendiam e desejavam naquele momento, portanto relacionadas à noção de civilidade; por modernismo entendemos a produção sócio-cultural que retrata as contradições daquele momento histórico específico.

Embora nosso estudo tenha como recorte temporal o período entre 1889 e 1930, concordamos com o professor José Evaldo de Mello Doin quando afirma que esse processo é mais antigo, pois desde 1850, quando o café se tornou o principal produto de exportação brasileiro, as cidades do interior do estado de São Paulo passaram por um processo que nos revela “um profundo gosto pelo moderno e por toda a materialidade e simbolismo que (...) marca um novo tempo, ou melhor, daquilo que era tido como o melhor dos tempos: a *Belle Époque*” (2007, p.93), período que o historiador Eric Hobsbawm considera marcado pelo “drama do progresso, a palavra chave da época: maciço, iluminado, seguro de si mesmo, satisfeito, mas acima de tudo, inevitável”, (1977, p. 24).

Atentos a este “progresso inevitável”, pretendido e desejado pelas elites cafeeiras paulistas, buscamos analisar as mudanças espaciais urbanas ocorridas em Piracicaba a partir de dois conceitos fundamentais e complementares: modernização e civilização.

No que se refere à modernização, concordamos com Marshall Berman, para quem ela é encarada como “um complexo de estruturas e processos materiais - políticos, econômicos, sociais” (1986, p.128) que só pode ser pensado em relação dialética com a modernidade que lhe é correspondente, esta entendida como as sociabilidades decorrentes e complementares àquele complexo.

Ser moderno é encontrar-se em um ambiente que promete aventura, poder, alegria, crescimento, autotransformação e transformação das coisas em redor — mas ao mesmo tempo ameaça destruir tudo o que temos, tudo o que sabemos, tudo o que somos. (...) ela nos despeja a todos num turbilhão de permanente desintegração e mudança, de luta e contradição, de ambigüidade e angústia.

Ao mesmo tempo, o público moderno do século XIX ainda se lembra do que é viver, material e espiritualmente, em um mundo que não chega a ser moderno por inteiro. É dessa profunda dicotomia, dessa sensação de viver em dois mundos simultaneamente, que emerge e se desdobra a idéia de modernismo e modernização. (BERMAN, 1986, pp. 15-16).

Ainda de acordo com o autor, referindo-se aos “escritos parisienses” de Baudelaire quando a cidade era remodelada pelo então prefeito da capital francesa, Georges Haussmann, “a modernização da cidade simultaneamente inspira e força a modernização da alma dos seus cidadãos” (BERMAN, 1986, p. 142).

Outro autor que buscou o entendimento e a conceituação da modernidade foi Georges Benko, para quem ela deve ser entendida como:

1) Forma distinta de temporalidade; 2) experiência social e estética inextricavelmente ligada à modernização do capitalismo; 3) projeto (inacabado), pensamento como o efeito/efeituação de uma relação de forças, e por isso atravessada por uma tensão que lhe é constitutiva. (BENKO, 1999, p. 188).

Enquanto temporalidade específica, a modernidade traz consigo a noção de multitemporalidade, pois rompe com o passado, mas ao mesmo tempo dele preserva o que lhe interessa, e constrói o presente a partir da perspectiva de um futuro redentor; enquanto experiência ligada ao capitalismo, ela é ao mesmo tempo global e local, ligada à divisão internacional do trabalho e materializada na valorização e apropriação do espaço; e, enquanto relação de

forças, ela atua ao nível da existência cotidiana dos sujeitos históricos que em relação a ela estruturam suas estratégias de sobrevivência no tempo e no espaço, por meio de sua apropriação e significação.

Já no que se refere ao conceito “civilização”, nos apoiamos nas definições elaboradas por dois intelectuais da sociologia: Norbert Elias e Jean Starobinski.

Segundo Norbert Elias:

“civilização” refere-se a uma grande variedade de fatos: ao nível de tecnologia, ao tipo de maneiras, ao desenvolvimento dos conhecimentos científicos, as idéias religiosas e aos costumes. Pode se referir ao tipo de habitação ou à maneira como homens e mulheres vivem juntos, à forma de punição determinada pelo sistema judiciário ou a ao modo como são preparados os alimentos. Rigorosamente falando, nada há que não possa ser feito de forma “civilizada” ou “incivilizada”

Ao examinarmos o que realmente constitui a função geral do conceito de civilização, e que qualidade comum leva todas essas várias atitudes e atividades humanas a serem descritas como civilizadas, partimos de uma descoberta muito simples: este conceito expressa a consciência que o ocidente tem de si mesmo. Poderíamos até dizer: a consciência nacional. Ele resume tudo em que a sociedade ocidental dos últimos dois ou três séculos se julga superior a sociedades mais antigas ou a sociedades contemporâneas “mais primitivas”. Com essa palavra, a sociedade ocidental procura descrever o que lhe constitui o caráter especial e aquilo de que se orgulha: o nível de sua tecnologia, a natureza de suas maneiras, o desenvolvimento de sua cultura científica ou visão do mundo, e muito mais. (ELIAS, 1994, p. 23-24).

Assim, percebemos que ao reclamar-se civilizada, uma sociedade considera-se alçada a um nível superior, ao mesmo tempo condição e resultado do progresso material, espécie de passaporte para ingressar num novo tempo: a modernidade enquanto tempo presente. Como procuramos demonstrar ao longo deste trabalho, o ufanismo piracicabano, ao menos em parte, pode ser explicado por esse sentimento de pertencimento a um patamar civilizatório mais elevado, objetivamente materializado pelo processo de modernização, e subjetivamente representado pelo papel desempenhado por alguns ilustres piracicabanos na arte e na política nacional.

Complementando tal compreensão, Jean Starobinski assume a seguinte posição:

graças à sua aliança com a idéia de perfectibilidade e de progresso, a palavra civilização não designava apenas um processo complexo de refinamento dos costumes, de organização social, de equipamentos técnicos, de aumento dos conhecimentos, mas se carregava de uma aura sagrada, que a tornará apta, ora a reforçar os valores religiosos tradicionais, ora, em uma perspectiva inversa, suplantá-los. A observação que se impõe (e que a história da palavra civilização nos ajuda a formular) é que, tão logo uma noção adquire uma autoridade sagrada, e, em consequência, exerce um poder mobilizador, não tarda a suscitar o conflito entre grupos políticos ou escolas de pensamento rivais, que se pretendem seus representantes e defensores, reivindicando, a esse título, o monopólio de sua propagação. (STAROBINSKI, 2001, p. 32).

Desta forma, ao cotejar as definições supracitadas, percebemos que a modernidade, ao assumir a referida “aura sagrada”, reveste-se de uma certa autoridade, que para assim manter-se elege certos aspectos materiais e simbólicos como seus antípodas, e que por isso precisam ser combatidos. Por isso nos guiamos pela perspectiva da ambivalência (BAUMAN, 1999), pois na impossibilidade de sepultamento total e irrestrito do passado, quer do tempo quer do espaço, ele passa a ser re-significado a partir de alguns interesses presentes em nome do futuro, permanecendo vivo nos homens e mulheres daquele e desse tempo, sendo revelados e escondidos conforme as conveniências do momento.

A modernidade passa a ser patrimônio de determinados setores sociais que se auto-intitulam seus representantes, que assumem o monopólio da interpretação de seus significados, impondo-os aos setores sociais identificados com o atraso.

Assim, para melhor compreendermos a dinâmica que se constituiu em Piracicaba na busca pelo progresso, tornando-a uma cidade moderna e civilizada, pretendemos referenciar social, histórica e espacialmente um conjunto de “representações sociais” (CHATIER, 1991), tais como imagens, mapas, edifícios, praças, largos, discursos e demais vestígios que, de maneira icônica, simbolizem o moderno e suas promessas de controle sobre o mundo, e neste caso específico, de controle sobre a cidade, tornando-a palco e ator

privilegiado para o desfile dos artefatos culturais da “modernização conservadora” (SERVCENKO, 2001, pp. 07-48), que se fazia sentir como decorrência da reintegração do país ao mundo, por meio da expansão do café enquanto nosso principal produto de exportação.

Foi sob a égide do café que se constituiu um ciclo virtuoso que estimulou a modernização da economia e da sociedade paulista, tanto da capital como do interior, com destaque para a transição do trabalho escravo para o trabalho livre, a constituição do sistema ferroviário, a industrialização e a haussmanização das cidades produtoras. Neste novo contexto, todo um mundo era despejado em Santos e vinha dar no interior de São Paulo, conferindo a especificidade caipira àquela *Belle Époque*. (DOIN, 2007, pp. 91-122).

Nesse contexto, as possibilidades de investimentos urbanos decorrentes da cafeicultura eram, ao mesmo tempo, oportunidades de se construir monumentos, ícones modernos da cidade moderna e civilizada que se fazia sob inspiração da *Belle Époque*, com especial destaque para seu processo de haussmanização.

não foi por acaso que a partir da implantação da lavoura cafeeira se fizeram presentes por boa parte do Brasil caipira as concepções do imperial prefeito de Napoleão III, o barão Georges Eugène Haussmann. A *haussmanização* deve ser entendida como fenômeno urbano baseado nas reformas da capital francesa no século XIX, por conseguinte, envolvendo uma série de *intervenções cirúrgicas* — fruto da idéia de uma cidade doente, cuja solução requeria a demolição do traçado arcaico, o tratamento disciplinador dado aos edifícios e jardins públicos e a adoção de uma série de medidas higiênicas. O emprego desse modelo urbanístico foi realizado, porém, conforme condições específicas de possibilidades existentes em cada uma das localidades. (DOIN, 2007, 99-100).

É este aspecto representado pelas condições objetivas e subjetivas específicas do local na construção e adaptabilidade dos modelos franceses que conferem contornos particulares à *Belle Époque* Caipira.

Ao seu modo, cada localidade dialogava com um modelo aplicado em traçados arcaicos e marcado por um recorte ortogonal, grandes avenidas radiais, o indefectível quarteirão triangular, os *boulevards* arrematados por um ponto de mira qualquer e o tratamento escultórico e disciplinador dos edifícios. Assim, a racionalização ganhava importância e era expressa na constituição e legitimação de

discursos administrativos, higienistas, urbanísticos e de engenharia associados ao ideal de *regenerar*. Nada diferente do que ocorria nas capitais, registra-se que tais discursos também serviam ao engendramento e à prática do poder pelas elites locais. (DOIN, 2007, p. 100).

Pelos muitos diferentes aspectos que podem caracterizar esta aventura moderna caipira, e diante da necessidade de melhor delimitarmos o objeto de estudo, optamos por observar mais atentamente aqueles que consideramos icônicos, tais como o processo de constituição e expansão da infra-estrutura urbana; os monumentos arquitetônico-urbanísticos e suas respectivas monumentalidades; e as sociabilidades que se estabeleceram tendo como referências esses ícones enquanto materializações do progresso técnico (modernização) e civilizatório (modernidade).

Em outros termos, trata-se de examinar um conjunto de “rugosidades”, entendidas como heranças sócio-territoriais que nos “trazem os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho.” Pretendemos analisar tais “rugosidades” tomadas no momento de sua produção e não como dados naturais do espaço, pois nos “revelam combinações que eram as únicas possíveis em um tempo e lugar dados.” (SANTOS, 2006, p. 92).

Agindo assim acreditamos ser possível apreender, ao mesmo tempo, o processo de construção da modernização material e da modernidade social, no tempo e no espaço, revelando a maneira diferencial com que se incluíam ou excluíam as pessoas que se viam enredadas nos fios e nós da trama e do sentido urbanos.

Embora ao longo do texto esses aspectos acima sugeridos encontrem-se organizados em capítulos, ao estudá-los em conjunto buscamos adotar uma perspectiva metodológica transdisciplinar e dialética, que para além da adoção de um discurso cartesiano, reflète o contínuo processo de formação do pesquisador, portanto também contraditório, vivo, dinâmico e ambivalente.

Neste sentido, nos valemos de conceitos comuns às ciências sociais, a que Burke chama “teoria social” (2002), mais especificamente da sociologia, área do saber de minha graduação e mestrado. Também se encontram teóricos da historiografia, mais particularmente daqueles historiadores que se

aproximam da “Escola dos Annales” (BURKE, 1997), devido ao tempo que lecionei no curso de graduação em História no Centro Universitário Barão de Mauá (Ribeirão Preto), o que me possibilitou o feliz convívio com historiadores que muito me influenciaram. Por fim, há o aprendizado recente com os colegas geógrafos, que semelhantes os historiadores adotam uma perspectiva intelectual generosa à contribuição de outras ciências. Com eles aprendi que o espaço no qual todo constructo humano se faz não é cenário, não é apenas “pano de fundo” como antes imaginava. Com eles aprendi que o espaço é também sujeito, mediador, produto e condição da produção da existência humana, tanto do ponto de vista de sua materialidade quanto de sua imaterialidade.

Além da “caminhada intelectual” do pesquisador, outro determinante na adoção da perspectiva metodológica transdisciplinar decorre da abundância e, ao mesmo tempo, exigüidade da bibliografia disponível, por paradoxal que possa parecer. Abundância porque nas últimas décadas muitos estudiosos se debruçaram sobre a cidade; exigüidade porque majoritariamente esses estudos tinham por preocupação central recortes temáticos específicos.

Como pretendemos um olhar que permita a percepção de espaços relacionais, estabelecemos o diálogo entre diversos estudos específicos na tentativa de preencher lacunas e remediar imprecisões, o que nos parece possível por meio de uma abordagem transdisciplinar capaz de articular memória e esquecimento numa perspectiva dialética.

O método interpretativo a ser utilizado no trato e análise dos conceitos e indícios presentes na bibliografia consultada é claramente inspirado na tradição dialética, que se tornou clássica nas obras dos chamados frankfurtianos, especialmente nos estudos de Walter Benjamin (BENJAMIN, 2009).

Para além do documento, que geralmente nos vem à mente quando pensamos em fontes, existirem outras tantas formas pelas quais o passado se nos oferece ao estudo, porém não da forma tradicional, por meio de coleções completas ou dados seriados. Muitas informações relevantes nos chegam por outras fontes e/ou pesquisas que se encontram fragmentadas e dispersas, mais sob a forma de indícios.

Assim, para remediar tal situação, nos interessa o conceito “imagens dialéticas”, capazes de apreender num mesmo movimento a desintegração de formas simbólicas e os remanescentes desta, pois conforme nos demonstrou Berman (1986), a modernidade lança homens e mulheres na incerteza de dois mundos: um que está nascendo, mas ainda não se mostrou por inteiro; e um outro que está morrendo, mas insiste em permanecer, mesmo que sob a forma de reminiscências.

Se assim for, e acreditamos que seja, as “imagens dialéticas”, ao romperem com a noção cronológica de tempo nos possibilitam ultrapassar o necessário, porém insuficiente conhecimento factual, analisando os nexos entre o recorrente e o novo, entre o estático e o dinâmico, entre processos sociais já objetivados e processos emergentes (CARDOSO, 1962).

Analisando o alcance metodológico do conceito “imagens dialéticas”, Santos afirma:

o fundamental no conceito de imagens dialéticas para o estudo da memória é que o confronto de diferentes formas de experiência humana, advindas de diferentes condições históricas, seriam capazes de possibilitar o passado a intervir no presente trazendo conhecimento. (SANTOS, 2003, p.149).

Mas onde estão e sob quais formas se apresentam esses indícios e fragmentos de memória, mais “fantasmagorias” que fontes tradicionais?

Segundo Michel Pollak, “memória” é constituída por três elementos: primeiro, por “acontecimentos”, vividos pessoalmente ou “por tabela”; segundo, “por pessoas”, por “personagens” e, terceiro, “por lugares de apoio à memória” (POLLAK, 1992).

Nesta perspectiva, os “lugares da memória”, conceito cunhado por Pierre Nora, são considerados fontes de pesquisa quase inesgotáveis, pois permitem acesso tanto ao que se fala quanto ao que se cala (PACANO, 2005). Segundo aquele autor, os “lugares da memória” são percebidos enquanto vestígios, simultaneamente em sentido material, simbólico e funcional, e nesta acepção:

museus, arquivos, cemitérios e coleções, festas, aniversários, tratados, processos verbais, monumentos, santuários, associações, são os marcos testemunhais de

uma outra era, das ilusões de eternidade. São os rituais de uma sociedade sem ritual. (NORA, 1993, p. 28).

Por essa variedade de fontes quase infindável que o urbano nos oferece, optamos por flunar sobre a cidade de Piracicaba. O Fleneur “chama atenção para possibilidade da existência de um caminhar humano ocioso, sem rumo, nem sentido certo, vivendo experiências ambivalentes nas ruas, (...) e em meio a multidões” como “um típico observador do ao redor como panorama.” E nesta perspectiva, o “seu olhar panorâmico busca fundos informativos que expressem extensos bastidores da vida social.” (HONORATO, 2010, p. 01).

Como técnica de pesquisa aplicada à bibliografia e as fontes nelas presentes, procedemos a leitura, o fichamento e a crítica do material, por meio de análises comparativas, como se faz quando se monta um quebra-cabeças que tem as peças misturadas com as peças de outros quebra-cabeças.

Na tentativa de espacialização dos ícones a que nos referimos anteriormente, considerando que não encontramos mapas referentes ao período estudado, utilizamos como base um mapa da década de 1950, disponível em <http://www.estacoesferroviarias.com.br>, sobre o qual buscamos reconstituir e organizar os ícones do processo de modernização que vimos buscando entender, aplicando-lhe as informações dispersas nas fontes e bibliografia consultada.

Assim, por meio desta técnica, conseguimos remontar os perímetros urbanos de 1900 e 1934, o traçado aproximado das redes de abastecimento de água e do esgotamento sanitário, a área abrangida pela iluminação pública, as linhas de bondes, a espacialização dos monumentos arquitetônicos, etc. Enfim, de uma maneira ou de outra, em momentos diversos, conseguimos, na medida do possível, identificar e espacializar aspectos do moderno e do arcaico, do urbano e do rural, bem como o “tipo de gente” que os freqüentava.

Bem sabemos da imprecisão e da falta de rigor cartográfico deste proceder, ainda mais em meio aos geógrafos. No entanto, diante dos recursos disponíveis, estes mapas nos servem mais como referências a ilustrar o espaço e seus usos, sem a pretensão de representar a realidade. Por isso, doravante, serão chamados de imagens.

Considerando a apresentação do tema, do objeto e da perspectiva teórico-metodológica que nos orienta, se faz oportuno anunciarmos a maneira como o presente texto encontra-se organizado em capítulos.

No capítulo I, buscamos delimitar o campo semântico do debate conceitual no qual o presente texto busca se sustentar sob o ponto de vista teórico metodológico. Para isso encontra-se dividido em duas partes: na primeira são abordados os conceitos mais gerais relativos à pesquisa, buscando as diversas compreensões sobre o tema “cidades”; na segunda são feitas algumas aproximações do “objeto”, a cidade de Piracicaba entre 1889 e 1929, bem como algumas possibilidades de apreendê-lo a partir de experiências acumuladas pelo Centro de Estudos da Modernidade no Mundo do Café (CEMUMC), que mesmo com duração efêmera proporcionou produção acadêmica digna de nota.

No segundo capítulo tratamos do processo histórico espacial da constituição e expansão da infra-estrutura urbana da Piracicaba, dando maior atenção aos seguintes aspectos: o saneamento, considerando o abastecimento de água e o escoamento do esgoto; a rede elétrica, principalmente no que se refere à iluminação pública; e a mobilidade urbana, observando as linhas e estações ferroviárias e de bondes.

No terceiro capítulo tratamos mais detidamente da monumentalidade de certas construções e espaços urbanos, destacando as igrejas, as escolas e as fábricas e oficinas, nas quais havia maquinários modernos, tais como o engenho central e a fábrica de tecidos. As igrejas e escolas cumpriam o papel de construtores da modernidade, agentes civilizatórios por excelência; enquanto as fábricas e oficinas cumpriam o papel de agentes da modernização por meio do progresso técnico. Assim, civilização e modernização se apresentavam como os pilares de sustentação do progresso, caminho inexorável para a modernidade.

Por fim, no quarto e último capítulo, apresentamos os *locus* de sociabilidades, tais como teatros, clubes, os largos e as ruas onde diferentes tipos de gentes se apropriavam diferentemente dos espaços urbanos e seus arredores, transformando espaços em lugares.

Assim organizada, esta tese pretende compreender a dinâmica espacial da cidade, revelando o processo dialético de construção do moderno em relação ao arcaico a partir da perspectiva benjaminiana que considera todo processo de civilização também um processo de barbárie, nesse caso observável no combate físico e social promovido contra tudo aquilo que era indesejável numa cidade moderna e civilizada.

I - Revisão Teórico-Metodológica: a cidade em debate

Para compartilhar com o leitor as referências teórico-conceituais que nos orientam, faz-se necessária a revisão de alguns conceitos centrais. Por isso este primeiro capítulo encontra-se dividido em duas partes.

Na primeira parte, consideramos importante a apresentação e discussão de algumas concepções teóricas e conceitos centrais que podem nos orientar na abordagem do tema cidade como objeto de estudo. Na segunda parte do capítulo faremos algumas aproximações entre os aspectos teóricos relativos ao tema e o objeto de estudo proposto, introduzindo o leitor nas especificidades e potencialidades que nos oferece a cidade de Piracicaba entre 1889 e 1929, período marcado por fortes transformações técnicas e sociais refletidas no espaço.

Tendo em vista que os aspectos empíricos que buscamos tratar ao longo do texto só podem ser interpretados à luz da teoria, e esta só pode ser validada quando cotejada com o empiricamente verificável, buscamos romper com qualquer ortodoxia que possa nos levar a uma “miséria da teoria” ou a um “planetário de erros”. (THOMPSON, 1981).

Sem essas teorias a nos iluminar corremos o risco de cairmos numa narrativa refém dos vestígios do passado, bem como do “lugar social” e da intencionalidade daqueles que produziram tais vestígios, ou das condições e circunstâncias que resultaram em sua preservação.

Em nossa concepção, aspectos teóricos e empíricos devem ser vistos a partir da perspectiva dialética, sem a predominância absoluta de um dos termos, pois toda síntese é sempre superior aos termos que lhe deram origem, mas também é sempre provisória.

1 - O tema e suas possibilidades interpretativas

Pelo verificado, é farta a produção acadêmica que tentou relacionar as “teorias da cidade” com o conceito de modernidade; e ter por objeto a relação entre as cidades e a modernidade se justifica, pois segundo Bárbara Freitag, “a questão urbana somente se torna consciente e premente com o advento da modernidade”. (2007, p. 75).

Para nos orientar na presente revisão, principalmente pelo caráter panorâmico e didático da obra, chama atenção a forma com que a referida autora conduziu sua leitura e crítica ao estudo das cidades, pois nos apresenta as mais importantes “escolas” de pensamento social que tiveram o urbano como objeto de observação privilegiado do fazer-se da modernidade.

Por isso buscamos seguir o mesmo esquema por ela utilizado, organizando nosso texto em “escolas do pensamento”: a escola “alemã”; a escola “francesa”; a escola “inglesa” e a “americana”. Além disto, na medida do possível, faremos ao longo do texto algumas primeiras aproximações entre as teorias apresentadas e nosso objeto de estudo.

A princípio, destacamos entre os pensadores alemães as contribuições de Georg Simmel (1858-1918); Max Weber (1864-1920) e Walter Benjamin (1892-1940). Segundo Freitag, estas análises são marcadas por um forte traço multidisciplinar. (FREITAG, 2007:17-19).

Simmel observou as cidades sob a perspectiva das relações possíveis entre as “metrópoles” e a “vida mental” de seus habitantes, nas quais é mais intensa, regendo-se pela pontualidade, calculabilidade, exatidão, impessoalidade e anonimato, em oposição às características das “comunidades”, por sua vez regidas pela impontualidade, imprevisibilidade, familiaridade e solidariedade. Desta maneira a “metrópole” e seu industrialismo se afirmam pela intensa divisão do trabalho, conferindo à tessitura urbana características e feições próprias. (SIMMEL In: VELHO, 1987, pp. 11-24).

Temos muito claras as diferenças entre Berlin e outras metrópoles à que Simmel se referia e nosso objeto de estudo. Porém, como buscamos demonstrar mais adiante, o processo de constituição da modernidade

piracicabana durante a *Belle Époque* caipira foi aos poucos instituindo novos ritmos e novas sociabilidades, marcadas não mais pelo soar do sino nas horas santas, mas pelos ponteiros do relógio determinando seu soar de hora em hora, ou então pelos apitos dos trens, do Engenho Central ou da Fábrica de Tecidos.

De alguma forma, considerando as diferenças a que nos referimos, a modernidade tornava mais evidente a perspectiva pela qual Piracicaba estava no mundo, bem como o mundo nela estava, como nos aponta o conceito “glocalidade”, pelo qual o global e o local podem ser aprendidos num mesmo e único movimento intelectual, conforme demonstrou Milton Santos.

Cada lugar é, à sua maneira, o mundo. Ou, como afirma M. A. de Souza (1995, p.65), "todos os lugares são virtualmente mundiais". Mas, também, cada lugar, irrecusavelmente imerso numa comunhão com o mundo, torna-se exponencialmente diferente dos demais. A uma maior globalidade, corresponde uma maior individualidade. É a esse fenômeno que G. Benko (1990, p.65) denomina "glocalidade", chamando a atenção para as dificuldades do seu tratamento teórico. Para apreender essa nova realidade do lugar, não basta adotar um tratamento localista, já que o mundo se encontra em toda parte. Também devemos evitar o "risco de nos perderem uma simplificação cega", a partir de uma noção de particularidade que apenas leve em conta "os fenômenos gerais dominados pelas forças sociais globais" Georges Benko (1990, p.65). A história concreta do nosso tempo repõe a questão do lugar numa posição central, conforme, aliás, assinalado por diversos geógrafos. A. Fischer (1994, p.73), por exemplo, refere-se à "redescoberta da dimensão local". (SANTOS, 1996, p.213).

Portanto, Piracicaba se viu enredada aos mesmos contornos impostos pelo desejo da modernização parisiense, londrina, carioca, etc. Tais percepções nos são sugestivas sobre um tipo de paisagem a se observar no espaço piracicabano, que remete ao lugar enquanto vivido, enquanto condição e resultado de experiências cotidianas, como veremos mais adiante.

Weber, por seu turno, afirma que os estudos sobre as cidades tratam especificamente de três dimensões: seu tamanho, a troca regular de bens e serviços e a diversificação de funções. Combinando essas características são apresentados quatro tipos ideais de cidade: a “cidade do príncipe”, sede de governo; a “cidade de consumo”, que pouco produz; a “cidade produtora”, altamente industrializada e a “cidade comercial”, um entreposto de trocas.

Enfim, combinando esses tipos, a cidade se apresenta como “sede do dinheiro e da racionalidade econômica e política”. (WEBER In: VELHO, 1987, p. 68-89).

No entanto, é sempre bom lembrar que os tipos reais analisados guardam referências com os tipos ideais, aproximando-se ou distanciando-se destes, nunca sendo a encarnação de um único tipo. (FREITAG, 2007:41).

Ao refletir sobre Piracicaba notaremos, em diferentes proporções no tempo e no espaço, esses quatro tipos ideais se combinando diferencialmente à medida que o “progresso” se constituía por meio dos processos de modernização e civilização que se implantavam.

Berço do Partido Republicano Paulista, os representantes locais alcançaram projeção para além das fronteiras do município, como demonstra a trajetória política da família Moraes Barros. A cidade também pode ser considerada “de consumo” e “de produção”, pois durante o período estudado houve significativo crescimento urbano, resultando em ampliação do mercado de consumo de alimentos e de alguns produtos industrializados nacionais e importados; a produção agrícola e industrial do município também abastecia tanto o mercado externo de café quanto o mercado interno de açúcar e produtos alimentícios. Mais tarde, com o desenvolvimento industrial, Piracicaba tornou-se referência nacional no setor metal-mecânico ligado à indústria açucareira. Assim, ao produzir determinados bens e consumir outros, Piracicaba assume também características de uma cidade comercial, tanto pelo desenvolvimento do mercado local quanto por ter cumprido o papel de fornecedora de alimentos para as cidades no seu entorno.

Porém, dentre os teóricos alemães, aquele que mais influência exerce sobre esse trabalho é Walter Benjamin. Primeiro pelo caráter exemplar que as cidades por ele observadas desempenhavam no mundo moderno (Berlim e Paris), tornando-se referências de progresso e civilização; e segundo, por apresentar a hipótese central que nos orienta, qual seja: a construção do “mundo urbano” moderno é, ao mesmo tempo, a construção do “mundo rural” arcaico, como partes de um mesmo processo histórico dialético que assume concretude na luta pela significação e apropriação material e simbólica dos espaços urbanos (BENJAMIN, 1996, p. 222-234), instaurando pares opostos

que definiam o que deveria ou não permanecer no interior da trama urbana e, ao mesmo tempo, aquilo que dela deveria ser expulso.

Ao “flanar” por Berlim e Paris, Benjamin teceu considerações acerca da penetração do capitalismo na paisagem urbana e na vida cotidiana típica dos grandes centros, dos quais as “passagens” de Paris são emblemáticas.

Nelas, as mercadorias encontram a forma ideal de se expor nas vitrines, se oferecer ao olhar do consumidor, de se realizar, no sentido de Marx, na venda. É nas galerias que Benjamin vê perambularem seus personagens alegóricos, típico-ideais, como a prostituta, o catador de papéis, o jogador, o colecionador, o flâneur. Esses personagens são, como as mercadorias expostas nas vitrines, representantes do fetiche da mercadoria de que falava Marx. (FREITAG, 2007, p. 29).

As fábricas e a arquitetura dos edifícios, as pontes, os sistemas elétricos e sanitários, as estações e os trilhos de bondes e trens, as regras de trânsito, o pulsar urbano são emblemas desta atmosfera moderna que emanava de Berlim, Londres e Paris, e que chegavam ao interior paulista trazendo consigo a capacidade de fazer desmanchar no ar tudo de sólido que havia então.

Se tais inovações técnicas causavam espanto entre os habitantes daquelas capitais europeias, imaginemos qual o espanto que tais novidades causaram em Piracicaba, que experimentou durante o período uma série de novidades tecnológicas: a ponte sobre o rio - primeira em concreto armado do Brasil (1875); o abastecimento de água encanada (1887); a iluminação elétrica (1893); o esgotamento sanitário (1899); a circulação de bondes (1916); entre outras.

Tão importantes quanto as contribuições dos pensadores alemães são as reflexões francesas sobre a cidade, que têm como referências as dimensões utópica e racional materializadas no espaço, dando ensejo à possibilidade de orientar a construção de cidades a partir da afirmação de uma vontade.

Dentre esses teóricos destacam-se as contribuições de Charles Fourier (1772-1837) e seu falanstério; do Barão Haussmann (1809-1891) e suas intervenções técnico-rationais em Paris; de Le Corbusier (1887-1965), pai do urbanismo moderno, pela influência exercida; e Henry Lefebvre (1900-1991),

pela contribuição crítica que, ainda hoje, norteia as lutas populares pelo “direito à cidade”.

Sendo um socialista utópico, Fourier buscava a reconciliação entre burgueses e proletários por meio dos falanstérios, que reuniriam os aspectos positivos da propriedade privada com os benefícios da vida comunitária. Desta racionalização da existência aliada ao progresso técnico e à educação resultariam níveis mais elevados de civilização. (FREITAG, 2007).

Hausmann ficou conhecido muito menos por suas reflexões teóricas e muito mais pelas reformas urbanas feitas em Paris entre 1853 e 1870, viabilizadas pelas técnicas modernas e orientadas pelos conceitos de fluidez, higiene e embelezamento, a despeito de todo custo econômico e social resultante da intervenção. (SALGUEIRO, 2001).

as reformas de Hausmann também pretendiam realizar o projeto ‘urbanístico’ do imperador, ou seja, concretizar obras de infra-estrutura de base (esgoto, água, gás, luz), facilitando a locomoção pela cidade, sua higienização, seu arejamento, sua modernização. Hausmann mandou traçar linhas retilíneas pela cidade, derrubando velhos prédios históricos que remontavam à Idade Média e tempos posteriores. Bairros inteiros foram derrubados para ganhar espaço, pagando-se altos preços de indenização. (FREITAG, 2007, p. 57).

A partir da reforma haussmanniana, Paris passou a ser referência internacional de urbanismo, por isso, recuperando o conceito de Milton Santos quanto à mundialização dos lugares, Piracicaba se tornará, em alguma medida, também francesa, mediante este universo de influências.

Nas palavras de Doin, essa influência chegou às cidades do interior paulista de forma acachapante:

É por conta disso, que durante o término do século XIX e princípio do século XX, muitos homens no interior paulista tinham seus sonhos povoados por desejos como o de viver um grande amor em Paris, desfrutar de seus cafés e *cabarets*, passear pelas suas ruas olhando as vitrines das butiques e admirando a luz elétrica, entre outras novidades técnicas e materiais. (DOIN, 2007, p. 94).

Não é mera coincidência o fato de que Luiz de Queiroz, um dos mais importantes agentes privados da modernização de Piracicaba, tenha morado na França entre os oito e os vinte e quatro anos de idade. Ao retornar a cidade

em 1874, embevecido da moderna atmosfera européia, implantou a fábrica de Tecidos Santa Francisca, que contava com iluminação elétrica e era ligada à sua residência por telefone, antes mesmo que esses melhoramentos chegassem à São Paulo. (MARCOVICH, 2005).

Le Combusier, considerado o pai do urbanismo moderno, é importante não apenas pelo conjunto de sua obra, mas também pelo seu eco pelo mundo acadêmico, que influenciou uma série de arquitetos e urbanistas que nele orientaram e referenciaram suas práticas profissionais. Acreditava que tanto a construção de novas cidades como a reforma de antigos centros urbanos deveriam atuar de forma a adequar o espaço em função da máquina, se orientando pelo respeito a cinco funções básicas: habitação, trabalho, lazer, circulação e passagem. (LE COMBUSIER, 2000).

Trata-se de uma visão racionalista, tecnocrática, a-histórica, que ignora as tradições culturais e pretende estruturar o presente e o futuro, levando em consideração novas tecnologias, materiais de construção e ideias progressistas, em que prevalecem os princípios da higiene, da luz, da ventilação, da circulação. (FREITAG, 2007:63).

Talvez não por influência direta, mas por nutrir-se da mesma atmosfera que Le Combusier, muitas das intervenções urbanas levadas a cabo em Piracicaba no final do século XIX e início do XX foram baseadas nos mesmos princípios de racionalidade a-histórica, desconsiderando as tradições e impondo-se à população pelo simples fato de serem consideradas modernas, condenando todos aqueles que a ela se opusessem a serem identificados como anti-modernos, espécie de profetas do passado, que impediam a concretização do futuro.

Como veremos mais tarde, para os dirigentes locais, o que era bom para Paris o era também para Piracicaba. Foi assim ao menos com relação à constituição da rede de esgotamento sanitário, que terminava por despejar os detritos na Rua do Porto, no local que passou a ser pejorativamente denominado Vesúvio, então habitado pela população pobre.

Por fim, dentre os franceses cabe destacar a contribuição crítica de Lefebvre. Na medida em que trata cada cidade como fenômeno histórico-

temporal específico, critica a simples transferência de modelos urbanísticos ou de esquemas interpretativos de maneira a-histórica. (LEFEBVRE, 1999).

Segundo Freitag, avaliando a contribuição legada por Lefebvre, tal postura crítica lhe permitiu valorizar as relações entre o espaço urbano e a vida cotidiana em função do tempo, pois o “espaço não é senão a inscrição do tempo no mundo, (...) uma série temporal que inclui os diferentes ritmos da cidade.”. (FREITAG, 2006, p. 71).

Se a obra de Lefebvre não influenciou diretamente o urbanismo de Piracicaba no período estudado, até por uma questão cronológica, é certo que sua contribuição influenciou os estudiosos contemporâneos do tema, que passaram a analisar o passado a partir destas contribuições. E conosco não é diferente, pois só nos interessa analisar o passado na medida em que isso nos possibilita entender como valores e processos se repetiram e repetem na construção e apropriação do espaço urbano.

Outra escola de pensamento sobre a cidade nos foi legada pelos teóricos ingleses, caracterizados como pragmáticos e utilitaristas, pois “pertencem à sociedade industrial, cuja organização, produção e poluição criavam problemas urbanos que clamavam por uma solução”. Orientada pelo conceito “ecologia urbana”, esta escola do pensamento urbano revelava o nível de preocupações ambientais e sociais dos propositores da “cidade jardim”. (FREITAG, 2007, p. 75-76).

Nesta perspectiva destacam-se os trabalhos de Ebenezer Howard (1850-1928) e Patrick Geddes (1854-1932), que cunharam o conceito “ecologia urbana”; já Raymod Unwin (1863-1940), ficou conhecido por ter promovido várias intervenções urbanas a partir daquele conceito. Por seu turno, outro inglês, Peter Hall (1932-2014), mais próximo da tradição benjaminiana, encara a cidade a partir de sua dimensão cultural.

A resposta urbanística proposta pelos britânicos às mazelas sócio-ambientais resultantes da Revolução Industrial foi um novo modelo de cidade: a “cidade-jardim”, vista como a forma urbana mais adequada para lidar com a situação de urbanização caótica então existente, pois antecipa preocupações ambientais e sociais quando elaboram o conceito “ecologia urbana”.

A obra de Howard revela-se importante, tanto pelos conceitos inovadores que introduziu quanto pelo eco que produziu no meio acadêmico, visto ter influenciado diversos outros pensadores, tais como o francês Le Combusier, os britânicos Unwin, Geddes e Hall, além de Lewis Mumford e os norte-americanos da Escola de Chicago.

Ao elaborar o conceito “cidade-jardim”, Howard tornou-se pioneiro dentre os estudiosos da “ecologia urbana”. Nesta ecologia, as pessoas seriam atraídas ou repelidas no território por imãs: um destes imãs é a cidade; o outro é o campo, e o terceiro seria a cidade-jardim, que reuniria os aspectos positivos dos dois primeiros, formando aquilo que Gilberto Freyre (1975) chamou de “rurbano”.

Segundo Freitag, o modelo de cidade jardim contemplava os seguintes aspectos:

moradia individual; articulação da cidade com a natureza; comunidades de tamanho médio, para 30 mil pessoas; trabalho, cultura, lazer refletindo-se no modelo urbano; garantia de higiene e saneamento básico. Subjacente a esses princípios, encontra-se o “sonho de uma nova sociedade”, mais igualitária, justa, limpa e saudável (FREITAG, 2007, p. 78).

Não à toa Howard freqüentava os círculos dos socialistas utópicos. Porém, para além do aspecto utópico, a cidade jardim no seu pragmatismo norteou o saneamento de muitas regiões centrais de grandes metrópoles, tanto sob o ponto de vista técnico quanto humano.

Os aspectos elencados por Howard como centrais na cidade jardim, de maneira quase nunca “igualitária” e “justa”, estiveram presentes na Piracicaba que analisamos, sendo particularmente notados nos discursos e práticas urbanas destinadas à construção da cidade “limpa” e “saudável”.

Como veremos adiante, as práticas relativas às ações higiênicas e saneadoras iam além da constituição da infra-estrutura urbana, disciplinando as áreas destinadas ao lazer bem como às práticas sociais adequadas ou não às estas áreas, às práticas e produções culturais, ou ainda no que se refere ao controle e supervisão da força de trabalho.

Geddes pode ser caracterizado como o grande realizador da “cidade-jardim” que Howard tanto teorizou. Como homem preocupado com o planejamento do espaço urbano, defendia a realização de levantamentos prévios e estudos transdisciplinares antes da construção de um novo sítio.

Seus desenhos urbanísticos contêm ruas curvas, que tentam evitar a superpopulação, prevêm espaços para amplos jardins e espaços abertos, muita área verde, passeios para pedestres.” (FREITAG, 2007, p. 81)

Retomando as aproximações entre o campo semântico do debate acadêmico e nosso objeto, se os conceitos de “ecologia humana” e “cidade jardim” não foram materializados a partir de uma perspectiva totalizadora nas intervenções urbanas realizadas em Piracicaba durante o período estudado, como de resto o foram em poucas intervenções mundo afora, é certo que em alguma medida se fizeram presentes nas ações sanitárias desenvolvidas por meio da constante preocupação com a arborização de áreas insalubres e na implantação de praças e jardins na malha urbana, principalmente quando estiveram à frente da administração municipal o Médico Dr. Paulo de Moraes e o Coronel Fernando Febeliano da Costa, este segundo caracterizado como o embelezador da cidade por sua ação urbanizadora em praças e jardins, além do traçado da Av. Independência, inaugurada em 1922.

Outro aspecto que nos parece interessante na análise proposta pela “ecologia urbana”, e que portanto assume a condição de perspectiva em nossas análises, refere-se à metáfora pela qual cidade e campo são percebidos como imãs que atraem e repelem pessoas. Esta perspectiva transparece principalmente no capítulo III, quando dela nos utilizamos na análise dos monumentos que a modernidade erigiu em sua própria homenagem.

Como veremos mais adiante, a estes monumentos correspondem determinadas monumentalidades, que ao emprestarem sentidos subjetivos ao espaço objetivado na forma de monumento, atraem determinada parcela da população urbana, ao mesmo tempo em que outras repelem a partir dos significados que expressam, tendo como referências extremas o arcaico e o moderno, substantivados no rural e no urbano.

Já Peter Hall relaciona a ordem urbana aos processos culturais típicos da cidade, que durante certo período contribuíram para o estabelecimento de determinado padrão civilizatório. Assim, Londres, Viena, Berlim, Paris são cidades-berço de uma “civilização”, na medida em que se revelam como “cadinhos culturais” responsáveis por emanar padrões de modernidade e civilidade, considerando sempre a tese benjaminiana de que “nunca houve um monumento da cultura que não fosse também um monumento de barbárie”. (FREITAG, 2007, p. 86).

Fazendo referência à Paris de Benjamin, Freitag afirma que:

Novos materiais de construção, como o ferro e o vidro, até então pouco usados, buscavam novas formas de expressão. Indo além das colunas gregas e cúpulas romanas, passaram a ser usados em prédios públicos, passagens e grandes magazines, como a galeria Lafayette, precursora do Shopping Center. (FREITAG, 2007, p. 98).

Se Paris era capital da arte, Berlim o era da arte e da “tecnologia da modernidade”: grandes orquestras, 120 periódicos, 40 teatros. “No campo da tecnologia, tornou-se rapidamente um das mais evoluídas, com suas linhas de metrô, eletricidade em todas as casas, residências para os operários”. (FREITAG, 2007, p.100).

Novamente guardadas as devidas proporções, ao longo do período estudado, Piracicaba alcançou relativo destaque entre os intelectuais paulistas. Na música, com Benedito Dutra e Erothides de Campos e os irmãos Lozano; na pintura, com a família Dutra e Almeida Júnior; na educação, principalmente com Honorato Faustino e Sud Mennucci, na literatura com Thales de Andrade.

Na política, durante quase todo o período estudado, a cidade esteve sob comando direto ou indireto do Moraes Barros, que ocuparam cargos nos governos municipal, estadual e federal. Os Teatros Santo Estevam (1871) e o São José (1919) eram palcos do conagraçamento dos artistas locais e de fora. Estes eram os locais nos quais, entre as décadas de 1920 e 1940, se reuniam e conagraçavam os membros do grupo que ficou conhecido como “*Bloomsbury* Caipira”.

Quase que por difusão cultural deu-se a relação entre a teoria urbana britânica e a norte americana, num contexto de construção de cidades

orientadas por arquitetos e urbanistas que tinham ao seu dispor os benefícios da tecnologia, possibilitando a “ampla penetração do automóvel, a construção de auto-estradas; a eletrificação que permitiu o recurso à verticalização e, graças aos elevadores, à construção de arranha-céus de mais de 100 andares.” (FREITAG, 2007, p. 105-106).

Dentre os teóricos americanos destacam-se Robert Park (1886-1966) com o conceito “ecologia social”; Louis Wirth (1897-1952) e o conceito “modo de vida urbano”; Lewis Mumford (1895-1990), que identifica a “força civilizatória” da cidade e, por fim, Richard Sennett (1943), com sua abordagem organicista.

Park era jornalista e foi influenciado por Simmel e Howard. Destas influências nasce o conceito “ecologia social”, claramente organicista, pelo qual as cidades “podem ser concebidas como plantas que crescem e se expandem, definham e morrem. Trata-se de ‘seres orgânicos’, que têm juventude, maturidade e velhice.” Por isso, para conhecer a cidade é necessário proceder estudos multidisciplinares que forneçam os esquemas e ferramentas de entendimento e transformação das cidades. (PARK In: VELHO, 1987, p. 26-67).

Wirth sofreu influências semelhantes, e as manifesta em seu estudo sobre o “fenômeno urbano como um modo de vida”. Nele as cidades são observadas no seu multiculturalismo resultante da imigração e do convívio de várias gentes, especializadas de maneira específica, como os guetos. Disto resulta o interesse da Escola de Chicago por questões referentes à mobilidade social e espacial. (WIRTH In: VELHO, 1987).

No que se refere ao nosso objeto, Wirth nos inspira pensar a multiculturalidade que se constituiu em Piracicaba a partir dos fluxos imigratórios que para ela se dirigiram, notadamente de alemães, norte-americanos, italianos e sírio-libaneses, além obviamente dos africanos que aqui estavam e permaneceram. No espaço, isso se expressa na constituição, denominação e apropriação de determinados lugares, entendidos enquanto experiências cotidianas vividas, espaços criados para serem freqüentados.

As análises de Mumford devolvem a dimensão histórica às cidades, tipificando-as a partir de suas características predominantes, mas em todas identificando certa força civilizatória que as torna senhoras do destino daqueles que nela vivem, na medida em que promovem a divisão do trabalho e a diversificação da vida citadina e das relações entre cidade e campo, entre o núcleo urbano e seu entorno, seja ele chamado de periferia ou subúrbio. (MUNFORD, 2004).

Esta perspectiva muito nos influencia, na medida em que buscamos compreender a relação entre modernização e modernidade, o que só pode ser feito se atentarmos para a relação entre o ordenamento do espaço e os destinos pessoais daqueles que nele vivem, pois tal ordenamento buscava o progresso por meio da civilização, do conter determinados comportamentos, e portanto possibilidades de destinos pessoais, a determinados lugares, livrando o centro de tudo aquilo que lhe era incongruente.

Por fim, nos resta observar as contribuições legadas por Richard Sennett, que também percebe a cidade a partir de pares opostos, tais como público e privado, *urbs* e *civitas*, carne e pedra. Essas posições pulsam à medida que a cidade é um grande corpo vivo, que tem todos os seus sistemas (respiratório, circulatório, excretor) e órgãos voltados à sobrevivência física e moral do organismo, pois a cidade é o *locus* onde se aprende a ser civilizado, polido e cortês. (SENNETT, 2003).

Em nosso entendimento, para além da oposição estanque entre esses pares propostos, na vida cotidiana dos habitantes da cidade essas dicotomias se expressam em termos de ambivalências (BAUMAN, 1999), pois como nos ensina Doin, ao sintetizar o processo de modernização pelo qual passaram diversas cidades do interior paulista.

Rápido, então, lugarejos cresciam e tomavam forma de cidades, tornando-se, assim, centros bafejados pela *força da grana que construía e destruía coisas belas*, um verdadeiro admirável mundo, que mesclava sem possibilidades de separação o arcaico e o novo. Era nesse contexto que as ambivalências da própria modernidade se somavam às contradições de um país e de um povo forjado sob o sopro da bricolagem e da imposição do poder público. (DOIN, 2007, p. 95).

São essas ambivalências que nos interessam observar enquanto categorias a partir das quais se pensou e produziu o espaço urbano de Piracicaba entre 1889 e 1930.

2 – Piracicaba enquanto objeto: especificidades e aproximações

Se nas páginas anteriores procuramos delimitar o campo semântico do debate acadêmico sobre o tema mais geral das cidades, intentamos, a partir da agora, apresentar ao leitor algumas informações sobre Piracicaba entre os anos de 1889 e 1930, nos aproximando de certos aspectos do processo de modernização/modernidade que se fizeram sentir na trama urbana, contornos aqui rabiscados indiciariamente, porém fundamentais para que possamos tratá-los mais detalhadamente nos próximos capítulos.

Embora não se trate de uma “cidade capital” européia como Londres e Paris, ou reconhecida aos olhos internacionais, como Rio de Janeiro e São Paulo, as cidades do interior paulista naquelas se inspiravam.

Quanto mais “notícias de fora” chegassem, pela imprensa ou pelos relatos dos membros da elite que lá estiveram, mais aqueles homens e mulheres, fascinados, se empenharam em transformar essas pequenas localidades paulistas em cidades “modernas” e “civilizadas”. A partir da percepção “glocal” elaborada por Georges Benko e Milton Santos, podemos afirmar que Piracicaba estava no mundo, e de maneira ambivalente, o mundo nela estava.

A modernização tecnológica dava ensejo à uma existência moderna; ao progresso e à ordem vinham se somar a modernidade e a civilização, conforme demonstramos anteriormente. (ELIAS, 1994; BERNAM, 2000; e STAROBINSK, 2001).

Nesta mesma perspectiva, muito se tem pesquisado e escrito sobre diferentes aspectos dos processos de modernização de algumas cidades paulistas entre o final do século XIX e início do século XX. Tomamos como

exemplo a iniciativa de pesquisadores que durante algum tempo se reuniram em torno do Centro de Estudos sobre Modernidade e Urbanização no Mundo do Café (CEMUMC), sediado na UNESP campus de Franca e liderados pelo professor José Evaldo de Mello Doin – referência importante em nossa interpretação. (DOIN, 2007).

O CEMUNC tomou as cidades do interior paulista como objeto comum de vários estudos sobre processo modernizador, frutos de uma experiência ambivalente e contraditória. Como exemplos, citamos Vargas (2000) que pesquisou Araraquara, Azevedo (2001), a cidade de Franca, Paziani (2004) e Mello (2009) que se debruçaram sobre Ribeirão Preto e Perinelli Neto (2009) sobre Barretos.

Porém, até onde tomamos contato, poucas são as pesquisas que se empenharam em observar os diversos aspectos em conjunto, conferindo-lhes dinâmica espacial. E o ponto de vista que possibilita a perspectiva espacial, nos parece, é justamente aquilo que caracteriza o olhar muito particular do flaneur, pois permite a visão panorâmica.

Por isso nos propomos observar os ícones do moderno enquanto monumentos que demarcam e referenciam o espaço, pois as grandes obras de engenharia emprestavam concretude ao ideário racional e progressista que norteou a re-significação do urbano a partir dos sentidos sociais atribuídos à “*Belle Époque*”, que ao ser “caipira”, ocorreu em condições específicas.

Além dos artefatos, para o interior também afluíam imigrantes e idéias, criando nova atmosfera urbana. Para se fazerem modernas, essas cidades elegiam e erigiam o novo, sinônimo de progresso, como critério de validade e valorização de si mesmo, e buscavam dar fim a tudo que representasse o velho, o arcaico, o rural, ou a escravidão. Assim, ser italiano e branco torna a pessoa muito mais conveniente ao espaço urbano do que ser africano e negro, e pode ser observado por meio da expulsão destes de alguns lugares, legando-os outros, geralmente periféricos e insalubres.

Em Piracicaba, indícios desta prática podem ser observados se atentarmos para as muitas medidas adotadas pela municipalidade no sentido de emprestar racionalidade às práticas cidadinas, para que estas se

coadunassem com a modernidade e civilidade então pretendidas e, em grande medida, uma cidade moderna deveria legar à zona rural tudo o que remetesse ao campo e ao passado. À cidade e seus habitantes eram atribuídos determinados papéis socialmente tidos como positivos. Ao campo e seus habitantes, eram atribuídos papéis distintos, antípodas e complementares, por isso deveriam ter seu espaço fora do limite urbano.

No que se refere à urbanização, ser moderno significava a adoção dos modelos postos em prática pelo prefeito de Paris, Barão George Eugène Hausmann, que entre 1853 e 1870 remodelou a capital francesa, materializando sonhos bonapartistas. (SALGUEIRO, 2001).

Se Hausmann foi o arquiteto da modernização de Paris, em Piracicaba, ao menos durante a primeira metade do período estudado, os arquitetos foram os republicanos do clã político-familiar dos Moraes Barros: Prudente de Moraes (o presidente), Manoel de Moraes (o senador), e a partir do século XX, primeiro no comando da política local e mais tarde como secretário do estado, quem assumiu a batuta foi o herdeiro político do legado republicano, Dr. Paulo de Moraes, filho de Manoel e sobrinho de Prudente. (CASALECCHI, 1987).

Considerando que naquele momento a construção de uma cidade moderna estava diretamente relacionada à necessidade de se enfrentar as diversas epidemias que, ao menos até 1900, assolavam o interior paulista (CAMBIAGHI, 1984), nada mais conveniente e oportuno do que entregar o comando da cidade ao “médico da família”.

Primeiro sob a batuta do tio advogado, e depois do sobrinho médico, o poder público local empenhou-se em implantar legislação e políticas públicas saneadoras, do que resultaram alguns melhoramentos urbanos (REZENDE, 2008) que podemos adiantar, para que o leitor vá aos poucos penetrando na atmosfera saneadora e regeneradora que então todos respiravam: o abastecimento de água data de 1887, iniciado por João Frick, engenheiro hidráulico português e genro do Visconde de Mauá, e mais tarde levado a cabo por Carlos Zanotta (COSTA, 2004); em 1893 Luiz de Queiroz inaugurava o serviço de eletricidade para iluminação pública; em 1898, tendo à frente o engenheiro Bernardino Queiroga, entrava em funcionamento o serviço de esgotos. (ELIAS NETTO, 2000).

A observação dos debates e posicionamentos dos diversos atores sociais acerca da área de abrangência e do bom ou mau funcionamento destes melhoramentos pode ser bastante reveladora da luta pela apropriação e valorização do espaço, transformando-os em lugares. (MORAES e COSTA, 1897).

Bastante reveladora também pode ser a observação da fluidez e disciplina dos diversos tipos de transportes que então havia: vapores singravam o rio desde 1873, transportando cargas e passageiros; em 1916 era inaugurado o sistema de bondes, ligando a escola agrícola ao centro, e este à vila Rezende, do outro lado do rio. Em 1922 era enfim inaugurada a estação da Cia Paulista, logo interligada ao centro pelo serviço de bondes. A localização dos terminais e as linhas dos bondes delimitavam um perímetro que cremos moderno, mesmo tempo em que os trilhos da Companhia Sorocabana e da Paulista dividiam áreas da cidade, delimitando perímetros, inclusões e exclusões. (ELIAS NETTO, 2000).

Além dos barcos, dos bondes e dos trens, nas ruas da cidade circulavam cavalos, carroças, carros de boi, carretões troles e, com o avanço do século XX, cada vez mais automóveis. Daí a necessidade de se disciplinar o trânsito, com estabelecimento de velocidades permitidas e mãos de direção nas ruas, além da proibição da circulação de certos tipos de veículos, que remetiam ao passado, quer pelo barulho, quer pelo estrago que faziam nas vias públicas (PERECIN, 1989) e, pelo que vimos anteriormente, segundo Le Combusteur, devido ao fato de a cidade tem como parte de suas funções a circulação e passagem, principalmente de mercadorias, mas também de pessoas e ideias, embora o espaço fosse organizado em função das primeiras.

Outro aspecto que cremos relevante, tratado mais detidamente no capítulo III, diz respeito aos monumentos que a cidade moderna erigia em sua própria homenagem, “rugosidades” no espaço que comunicavam seu monumentalismo “civilizador” e “tecnológico”, inextricavelmente tidos como passagens para um futuro redentor, na eterna busca humana pelo momento em que a razão, enfim, domine a natureza.

São exemplares desse processo a construção de igrejas e escolas, as fábricas de tecido (1875) e açúcar (1881), o matadouro (1913), o

funcionamento do bonde (1916) e a estação da Sorocabana (1873) e da paulista (1922).

Aliás, como nos alerta Kuhl, o estudo da arquitetura do ferro utilizada em larga escala na construção de pontes e estações ferroviárias pode ser bastante indicativo do futuro que se anunciava. (KUHL, 1998). E com ferro se construiu pontes, estações, trilhos e máquinas, como atestam várias oficinas que fundaram importante setor metal-mecânico na cidade, do qual a metalúrgica Dedini, iniciada na década de 1920, pode ser tida como grande exemplo.

Dentre estes tantos monumentos, as escolas tinham uma monumentalidade muito particular, eram as instituições responsáveis por educar e civilizar as novas gerações, preparando-as para o mundo moderno, no qual os frutos do progresso e da técnica seriam doces e polpidos, revelando a crença profética no futuro redentor ao qual nos referimos.

O primeiro grupo escolar de Piracicaba foi instalado em 1897, num edifício vasto e elegante construído por Dubugras, à Rua do Comércio, pouco acima do mercado municipal. O grupo escolar Moraes Barros foi o segundo instalado em Piracicaba, em 1900. De início localizava-se na esquina da Rua do Comércio (atual Governador Pedro de Toledo) com a Rua Piracicaba (atual Voluntários da Pátria), e em 1905 transferiu-se para o local atual, na Praça Tibiriça, em imponente prédio projetado pelo arquiteto italiano Serafino Corso. Tão ou mais importante quanto os demais grupos escolares foi a Escola Complementar instalada em 1897 à Rua do Rosário, e transferida em 1917 para o majestoso prédio construído na Rua São João, esquina com a XV de Novembro. (VITTI, 1966; GUERRINI, 1970 e TORRES, 2003).

Além destes prédios públicos monumentais, chama a atenção o Colégio Metodista, instalado em 1881, que segundo a missionária norte-americana Martha Watts tinha como principal missão “evangelizar e civilizar” a plebe rude e ignara das terras caipiras. (MESQUITA, 2001).

Neste sentido, a Escola Prática de agricultura se mostrava particularmente moderna e portadora do progresso, quer pela suas majestosas instalações ou pelo grande número de cientistas que abrigou durante o período aqui abordado. (MARCOWITCH, 2005).

Aqueles professores e cientistas, alguns estrangeiros, traziam à cidade certo ar cosmopolita, certo aspecto de centro de produção e circulação cultural que caracterizava as metrópoles européias estudadas por Peter Hall.

Provavelmente Luiz de Queiroz, fundador da escola, seja o personagem mais emblemático desse espírito modernizador típico do liberalismo republicano. Em 1874, recém chegado da França, importou máquinas da Inglaterra e fundou a Fábrica de Tecidos Santa Francisca; também importou equipamentos e engenheiros dos Estados Unidos quando instalou a central elétrica e a iluminação pública na cidade, muito antes desse serviço estar disponível na capital. Segundo Marcovich (2005), sua maior contribuição ao processo de modernização, no sentido de progresso, foi a fundação da Escola Agrícola, monumento à ciência e à racionalidade responsável por uma particular relação entre a cidade e o campo. Em alguma medida, a Escola Agrícola era a síntese do urbano proposto por Gilberto Freyre (1975), sob os auspícios da ciência positivista.

Outro personagem bastante instigante é o Barão de Rezende, exemplo da contradição com que Berman caracteriza a modernidade. Embora monarquista e escravista, em 1881 fundou o Engenho Central, defronte a fábrica de tecidos, do outro lado do rio. O maquinário e os engenheiros responsáveis pela montagem vieram da França. Além disso, a fábrica era dotada de eficiente sistema de transporte que reunia os vapores da Cia Fluvial, um ramal ferroviário até Artemis e, por acordo, a utilização dos trilhos da Paulista. Esta fábrica, pela monumentalidade da construção e pela importância econômica e tecnológica que teve para a cidade e para a produção de açúcar em São Paulo, é mais um ícone da modernização que se anunciava no final da monarquia e início da República. (PACANO, 2000).

A contradição presente no moderno também pode ser percebida no debate em torno da construção do novo matadouro municipal, pois sintetizam dialeticamente as ambivalências que se faziam sentir na relação entre campo e cidade. Inaugurado em 1913, além da adoção de processos modernos e higiênicos, a escolha de sua localização relacionava diretamente duas questões: de um lado não podia ser muito distante da urbe, pois a carne deveria chegar fresca aos consumidores; de outro lado, não podia ser muito

próximo, pois havia o incômodo causado pelo transporte de boiadas e pela presença dos incômodos tropeiros (PERECIN, 1989), gente sem destino, gente sem patrão, como tão bem nos cantam as modas de viola.

Além dos ideais modernos de higiene e racionalização, outro aspecto relevante para melhor se compreender os anseios da modernidade em construção reside no embelezamento de praças e jardins, pois a *Belle Époque* deveria ser percebida, apreciada e desfrutada como um dado concreto a manifestar-se no espaço urbano moderno. Esse ideal de embelezamento foi incorporado pelas elites cafeicultoras e se materializava no ajardinamento das praças, na construção de coretos e belvederes que em conjunto com os prédios monumentais completavam os elementos do quadro que se queria pintar. (FOLLIS, 2004).

Neste sentido ganham relevo a praça da matriz, o largo do gavião, o parque Rezende, o parque Barão de Serra Negra e a praça em frente à fábrica de tecidos, com suas árvores e canteiros bem cuidados, interligados por caminhos curvilíneos, destoando do projeto ortogonal que marcava a trama urbana. Também merece destaque o belvedere construído à beira do salto do rio (1906), em torno do qual, mais tarde, construiu-se o parque do mirante.

Mas se as praças e prédios com seu entorno eram belos, o restante da cidade não poderia destoar, o que levou a municipalidade a calçar as ruas centrais, à disciplinar a construção e a caiação das fachadas das residências, e a investir na arborização das ruas.

De acordo com Berman o sentido mais profundo do moderno só pode ser percebido se observarmos em conjunto a modernização, a modernidade e o modernismo enquanto facetas de um mesmo processo dialético (BERMAN, 2000).

Na construção da modernidade enquanto processo civilizatório destacam-se muitas associações, bandas e clubes fundados durante o período. Algumas de caráter étnico, como as associações italiana, portuguesa, espanhola e sírio-libanesa; outras de caráter religioso, como o asilo de órfãos, de velhice e mendicidade, ou São Lázaro. Havia também os clubes sociais, como o piracicabano, o ítalo-brasileiro, o Cristovão Colombo. Mas, sobretudo,

interessa-nos as ruas e largos, como a Rua Moraes Barros, nas proximidades do Itapeva e do Largo da Santa Cruz (ELIAS NETO, 2000), onde se reuniam os elementos das “classes perigosas”, os desclassificados, os não brancos. São esses os personagens que, acreditamos, incorporam e personificam “a alma encantadora das ruas”, nos apropriando do feliz título utilizado por João do Rio.

II – Densidade Técnica e Infra-estrutura Urbana: progresso e modernização

Neste segundo capítulo abordamos o processo de constituição histórico e espacial da infra-estrutura urbana de Piracicaba, notadamente a instalação e o funcionamento dos serviços de saneamento básico relativos ao fornecimento de água encanada e o escoamento de esgoto, pois uma cidade moderna é necessariamente uma cidade saneada, ainda mais se atentarmos para o fato de que o início do período analisado foi marcado por uma série de epidemias, conforme demonstrou Cambiaghi (1984).

Também nos interessa a instalação e o funcionamento do sistema de iluminação elétrica, pois como demonstramos anteriormente, uma cidade que se pretendia moderna deveria por fim às trevas da escuridão.

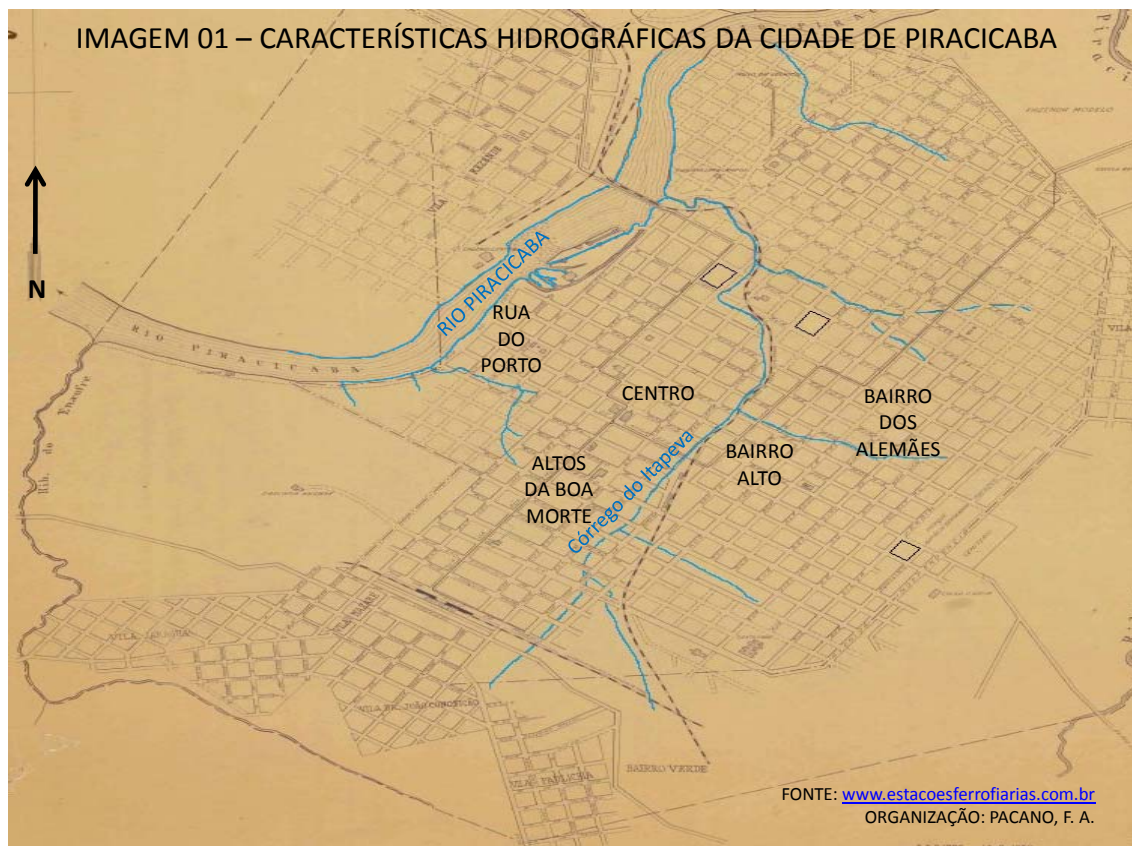
Outro aspecto relevante no que se refere à infra-estrutura diz respeito à fluidez e disciplinamento do trânsito, excluindo da malha urbana aqueles meios considerados arcaicos, abrindo caminho para a circulação de automóveis e bondes elétricos, estes sim modernos e muito mais velozes, num átimo capazes de lançar a cidade e seus habitantes para o futuro, fazendo próximo o distante.

Contar com tais instrumentos técnicos representava, em termos gerais, o controle da razão sobre a natureza, pretensão do progresso por meio da modernização, mas também e principalmente, no caso específico, representava a apropriação e valorização do espaço urbano por meio da densidade técnica nele instalada. (MORAES e COSTA, 1987; SANTOS, 2006).

O espaço é vivo e, portanto sujeito e objeto do fazer-se da trama urbana. Sujeito, quando impõe as condições reais à existência das pessoas que nele vivem, quer como limite ou possibilidade; objeto quando resulta da ação dessas pessoas, também sujeitos do processo histórico de construção do espaço. Portanto, o fazer-se do espaço, tal qual o próprio fazer-se histórico, é dialético.

Neste sentido, partimos da geografia física do espaço no qual a cidade encontra-se, marcada antes de tudo pelo rio Piracicaba e seus afluentes

enquanto condição e fruto de uma “modernização conservadora” (MOORE JR, 1975) do espaço urbano, como podemos observar na imagem 01.



Fundada às margens do rio, o povoamento mais intenso da cidade deu-se em direção ao topo da colina onde se localiza a Matriz, e desta até o córrego Itapeva, configurando a região central, para além da qual a cidade primeiro se expandiu para o Bairro Alto, caminho de quem chegava de Itu e da capital.

No alto da colina que estava a cidade convivia com dois problemas que o “urbanismo moderno” se propunha resolver por meio da técnica, a exemplo dos modelos europeus e norte-americanos: abastecimento de água e o escoamento do esgoto.

O sistema de abastecimento de água foi instalado em 1887, às vésperas da República, mas durante todo o período estudado nunca funcionou a contento, caracterizado pelo abastecimento de água turva, principalmente no verão, o que se resolveu somente em 1931, quando da “inauguração dos serviços de filtragem e tratamento da água fornecida à população” (VITTI, 1966, p. 107); a instalação do esgotamento sanitário data de 1899, e foi se

estendendo ao logo do período, mas nunca chegou a abranger toda a cidade, tendo como momento de maior eficiência e cobertura relativa as duas primeiras décadas do século XX.

1 – O abastecimento de água encanada: perspectivas, problemas e soluções

Se a instalação de determinada densidade técnica no território envolve sua valorização, nos parece correto supor que os debates em torno do traçado e da abrangência da rede de água demonstrem como os diversos setores da sociedade se comportavam diante deste processo, tanto do ponto de vista material quanto simbólico. Em alguma medida, ser servido por água encanada demarca pertencimento ao mundo moderno e civilizado.

Antes de sua inauguração, em 1887, a população da cidade era abastecida por bicas e poços cavados nos quintais, ao que parece insuficientes desde 1865. (COSTA, 2004; GUERRINI, 1970).

Além do abastecimento de água por meio de poços e bicas, segundo nos conta Manoel de Arruda Camargo em seu Almanak de Piracicaba para 1900, a “água era distribuída em pipas, colocadas sobre carroças apropriadas, puxadas a burro, em cujo pescoço tilintava um cincerro” (Apud. A PROVÍNCIA, 11/06/2013).

Assim, a solução encontrada trouxe consigo um problema a ser resolvido: o abastecimento a partir da captação de águas do Rio Piracicaba, acima da foz do Itapeva, ribeirão extremamente poluído, quer pelos despejos urbanos, quer pelos despejos do matadouro, que funcionou às suas margens até 1913, como podemos observar na imagem 02.



Os primeiros estudos para o abastecimento da cidade com as águas do rio datam de 1879, e foram feitos pelo engenheiro Francisco Júlio da Conceição, a pedido de uma comissão especial da câmara, presidida por Prudente de Moraes. Nele o engenheiro aponta a necessidade de bombeamento da água, o que era inviável naquele momento, tanto por condições técnicas quanto financeiras. (COSTA, 2004, p. 64).

A preocupação com o abastecimento de água crescia com a própria cidade. “Em 1877, dois anos antes dos referidos estudos, a população da cidade era de 5.000 pessoas; em 1882 eram 6.000 pessoas distribuídas em 1.190 casas. (PERECIN, 1989 e GUERRINI, 1970)

Considerando-se que novas bicas não surgem e a escavação de poços era relativamente custosa, tanto que era comum comunidades inteiras servirem-se do mesmo poço, o crescimento de 20% da população urbana em cinco anos levou a ações que procuravam mitigar os problemas relativos ao abastecimento de água.

Por isso, preocupada com a conservação das fontes de abastecimento existentes, em 1883, a Câmara aditou o Código de Posturas em vigor,

decretando “proibida a lavagem de roupa, animaes, ou qualquer outra, no porto que a câmara mandou construir acima da foz do Itapeva, (...) porto que é destinado exclusivamente ao abastecimento de água a cidade. – Multa de 5\$000.” (GAZETA DE PIRACICABA, 19/08/1883. Apud. COSTA, 2004, p. 63).

Em dezembro do mesmo ano a Gazeta cobrava empenho dos vereadores para a solução do problema do abastecimento de água, nos seguintes termos:

Consta que a maioria dos srs. Vereadores tem a pretensão de abastecer a cidade de agua, de que tanto precisa, por meio de uma machina montada no salto e de encanamento de ferro, ou como a engenharia hydraulica entender melhor, e que para o conseguir estão desde já cortando todas as despesas adiáveis, visto ser obra grande e dispendiosa. Esses cortes naturalmente suscitarão reclamações que será preciso ter a energia de desatender, pois só assim conseguirão coalhar no cofre quantia necessária para a satisfação daquela necessidade, tão grande que realmente faz calar todas as outras. (Gazeta de Piracicaba, 19/08/1883. Apud. COSTA, 2004, p. 65).

Em fevereiro de 1884, quase duas décadas depois de constatada a insuficiência do abastecimento de água por pipas, bicas e poços, a câmara acolheu o projeto do engenheiro Fernando de Mattos, sendo inclusive autorizada pelo governo do estado a contrair créditos no valor de 50:000\$000. Em agosto do ano seguinte, tendo caducado o contrato anterior, o engenheiro Herman Von Puttkammer apresentou nova proposta nos mesmos termos da anterior. Aberta nova concorrência, em novembro de 1885, diante de cinco propostas apresentadas, a câmara escolhe um novo projeto, de autoria do gaúcho João Frick. (COSTA, 2014).

Analisando o contrato assinado entre a empresa e a câmara municipal, Costa ressalta os seguintes aspectos técnicos: “instalação de bombas, turbinas, filtros, aparelhos e dos encanamentos suficientes para elevação inicial de um milhão de litros diários, e da construção de reservatório no alto da boa morte” (IMAGEM 02), para fornecimento de água “filtrada e límpida” pelo prazo de 50 anos. (COSTA, 2004, p. 69).

Enviado à Piracicaba por João Frick, Carlos Zanotta iniciou os trabalhos de escavação do reservatório em maio de 1886, não no “alto da boa morte” como estava previsto, mas sim no bairro dos alemães. Dois meses depois, em

julho, desembarcou no Rio de Janeiro todo material e maquinário importado e, ao final de outubro, a Gazeta informava que “já se acha construído um reservatório para três milhões de litros d’água”; também dava conta da chegada de dez mil metros de tubos no porto de Santos, “suficiente para canalizar toda a parte mais importante da cidade, inclusive a Rua Direita até além do Itapeva e toda a Rua Boa Morte.” (COSTA, 2004, p. 71).

Na imagem 02 também podemos observar o local onde foi construída a caixa da água, bem como os trechos da Rua Direita e Boa Morte que seriam abastecidos. No entanto, o material consultado não nos permite estabelecer com precisão quais ruas eram abastecidas pelo sistema, nem os motivos que levaram Zanotta a fugir do projeto original, construindo a caixa d’água no Bairro dos Alemães.

Provavelmente tenha relação com dois fatores: primeiro, tratar-se de um ponto mais elevado, o que facilitaria a distribuição por gravidade; segundo, localizar-se além do Itapeva, no Bairro dos Alemães, tendo entre ele e o centro o Bairro Alto, então área disponível e pretendida para a expansão urbana, como veremos mais adiante.

Enfim, em 26 de maio de 1887, inaugurou-se o serviço de abastecimento de água encanada da cidade, segunda grande obra de infra-estrutura urbana possibilitada pela moderna engenharia.

para substituir o abastecimento por chafarizes e carros pipa puxados por muares, foi inaugurado em Piracicaba (1887) o sistema de distribuição de água, bombeada do rio ao domicílios. O ato inaugural do empreendimento executado pelo imigrante italiano Carlos Zanotta, contou com um esguicho d’água (depois chafariz), na Praça José Bonifácio, que com seus 8 a 10 metros de altura, banhou muitos convidados à cerimônia. A água era bombeada diretamente do rio e no período das chuvas, apresentava-se escura devido as enxurradas, o que causou grande polêmica dos moradores das 250 casas abastecidas. Para contornar o inconveniente, o Hotel Central, importou equipamento da Europa, para o fornecimento de água filtrada aos seus hóspedes. (RODRIGUES, 2005, pp.78-79)

Em meados de julho já eram 300 casas abastecidas. Estavam todos maravilhados pela rapidez com que o concessionário entregou a obra, cinco

meses antes do prazo. Frick e Zanotta eram reconhecidos e louvados pela imprensa. (COSTA, 2004, P. 78-78).

FIGURA 01 – PRAÇA JOSÉ BONÍFÁCIO (Década de 1890)



FONTE: <http://fotoeahistoria.blogspot.com.br/2010/09/>

Na figura 01 podemos observar uma reprodução fotográfica que tem ao fundo a fonte recém inaugurada com o novo sistema de abastecimento de água encanada, em 1887. No primeiro plano, as pessoas trajadas para festa, ao fundo, diante da Matriz, a fonte jorrando. A sociedade local saudava condignamente a moderna engenharia que havia bombeado a água do rio até a caixa d'água, possibilitando-a jorrar na fonte do jardim da Matriz, numa comemoração ao mundo moderno que se anunciava.

Mas como nos ensina Berman, a modernidade é contraditória, e nem bem o sistema se inaugura começaram as primeiras queixas. De um lado, surgia um novo problema: “o que é que se deveria fazer com as águas servidas, agora que temos água em abundância?”; de outro lado, a chegada das chuvas de verão turvando as águas do rio. Segundo consta, em meados de dezembro de 1887 a “Gazeta noticiava que vários moradores teriam queixas

a respeito da falta de limpidez com que as águas estavam chegando às suas casas.” (GUERRINI, 2009, p. 146 e 156)

A própria Câmara Municipal, quase um ano depois, atestava que o serviço de abastecimento “tem funcionado mais ou menos regularmente – não estando entretanto satisfeitas todas as condições do contrato – entre as quais é muito sensível a falta de filtros que tornem a água límpida.” (ATAS DA CÂMARA MUNICIPAL, 08/10/1888. Apud. COSTA, 2004, p. 79).

Em dezembro de 1889, nova reclamação dos consumidores era encaminhada à Gazeta, que os apoiava nos seguintes termos: “É pois justo e a salubridade pública reclama que os srs. Empresários do abastecimento de água conciliem os seus interesses com os da população, que contava poder usar de água filtrada límpida, clara.” (GAZETA DE PIRACICABA, 19/12/1889. Apud. COSTA, 2004, p. 80).

Ao que tudo indica os problemas com o abastecimento de água continuaram a existir durante todo o período estudado, pois segundo revelam as fontes e bibliografia até agora consultadas, foi somente no final da década de 1920, quando a cidade tinha aproximadamente 30.000 habitantes, que foram instalados os “primeiros filtros para tratamento de água da cidade, obra do Dr. José Rodrigues de Almeida”, então Prefeito Municipal. (LIMA, 2000).

Confirma essa suposição Hugo Pedro Carradone, ao afirmar que somente em 07 de setembro de 1929 foi “firmado o contrato entre a Prefeitura e a Empresa Elétrica e Hidráulica, por um prazo de 30 anos, para fornecimento de eletricidade e água tratada e filtrada à cidade.” (CARRADONE, 2002, p. 09).

O sistema de abastecimento de água encanada em Piracicaba pode ser considerado o primeiro melhoramento urbano proporcionado pelas modernas técnicas urbanas do século XIX. Contraditória que é, a modernidade resolveu o problema do abastecimento criando outros: o da qualidade das águas que chegavam pelos canos da Empresa Hidráulica e o agravamento da necessidade de instalação do sistema de esgotamento sanitário. O primeiro não foi resolvido ao longo do período estudado; a resolução, mesmo que parcial, do segundo, veremos mais detidamente ao longo deste capítulo.

Às águas que chegavam às casas por um meio moderno deveriam ser límpidas e cristalinas, conforme rezava o contrato, e não o eram. O destino das águas servidas também deveria ser moderno, pois havia passado o tempo do carregamento de tonéis de detritos a serem despejados no Itapeva, havia passado o tempo das casinhas fora da residência, com suas terríveis fossas negras. Havia chegado o tempo em que a cidade concebe e instala seu sistema de esgotamento sanitário.

2 – O esgotamento sanitário: custos e benefícios do progresso técnico

Como vimos afirmando, a proclamação da República iniciou um novo tempo em Piracicaba, marcado por certo “desejo civilizatório”, expresso na noção de progresso técnico, típico da modernidade que se queria experimentar.

A despeito de todos os problemas, o sistema de água estava em funcionamento e se ia expandindo, mas ainda havia o problema das águas servidas a ser resolvido.

Como a clamar por uma rápida resolução, aquele ano se iniciara e transcorreria sob o pavor da varíola, que assolava toda Província de São Paulo. Piracicaba também padeceu desse mal, se bem que em proporções menores que em outras cidades próximas, como por exemplo, Campinas.

Para que tenhamos algum parâmetro, em fevereiro de 1889, “manifestasse em nossa terra o primeiro caso de varíola”; em sua edição de 10 de março, noticiava a *Gazeta* que “alguns casos se registravam”. Ao que parece, o aumento dos casos levou o Dr. Paulo de Moraes, recém-formado médico no Rio de Janeiro, informar pela imprensa que “em sua residência, vacinava a todos quantos quisessem se prevenir da moléstia.” No início de maio ocorre o aumento do número de infectados, tanto que a câmara municipal entra em contato com o “presidente da Província, informando-o de que os cofres da edilidade local estavam exaustos, havendo no hospital ‘Lazareto’ nove

variolosos, com os quais era preciso fazer despesas.” (GUERRINI, 1970, p. 162-163).

Dos cofres já exaustos foram pagos naquele mês mais 1:465\$000, cobrados pelo Dr. Teodoro Reichert, “médico contratado pela polícia para o combate ao surto de varíola verificado na cidade”. Pelo seu relatório “se soube que em Piracicaba, se registraram 31 casos do conhecimento da autoridade, sendo cinco o número de óbitos.” No relatório, chama a atenção o “elogio às prontas providências da edilidade, no sentido de serem isolados os doentes graças à existência do ‘Lazareto’”. (GUERRINI, 1970, p. 164).

Segundo Cambiaghi, ao todo, no alvorecer da República, as despesas com a epidemia de varíola custaram 4:085\$460 aos cofres municipais. (CAMBIAGHI, 1984, p. 550).

No início do século XX os casos de doenças epidêmicas foram reduzidos, muito por causa das vacinações que se tornaram obrigatórias a partir de 1893. Ao final do triênio 1899-1901, segundo relatório do presidente da Câmara, Dr. Prudente de Moraes, “o Dr. Paulo de Moraes Barros e o Dr. Alfredo José Cardoso vacinaram (...) 1.800 pessoas” (1901, s/p).

Retratando aquele período no Jornal de Piracicaba, afirma Losso Netto:

Os problemas de higiene assoberbavam os administradores de 1900... A difteria, a varíola, a peste, o tifo, eram terríveis fantasmas que preocupam o poder público. Foi por essa época que se constituiu a rede de esgoto da cidade; também o serviço de águas foi ampliado (JORNAL DE PIRACICABA, 04/08/1961).

Ao findar o século XIX, Piracicaba era relativamente grande: a cidade possuía 2.300 prédios e 19.014 habitantes, dos quais 11.060 eram brasileiros e outros 8.054 estrangeiros imigrantes (42,35%), o que nos parece bastante significativo. (VITTI, 1966, p. 80).

Era este o cenário que emoldurava a tarefa de modernizar a cidade por meio do saneamento do esgoto. Aos nossos olhos este aspecto se apresenta bastante icônico, pois representa, ao mesmo tempo, as faces técnica e social do fazer-se moderno por meio do progresso técnico, possibilitando a observação da modernização e da modernidade, como reclamou Berman.

Além de influenciar diretamente na “valorização do espaço”, na medida em que nele incorpora “densidade técnica” (Moraes e Costa, 1987); tal rede era também icônica porque significa a possibilidade de abandonar velhos hábitos, como destinar os dejetos humanos às fossas negras, ao córrego do Itapeva, ou ao rio Piracicaba, costume quase imemorial e que ainda permaneceu por muito tempo, mais por exclusão social do que por reminiscência cultural.

No que se refere ao objeto e a perspectiva aqui adotada, qual seja, a construção do urbano enquanto obra moderna, buscamos observar as idas e vindas relativas à constituição do sistema de esgotamento sanitário, bem como a área por ele servida, dando especial atenção ao destino dado aos dejetos, na Rua do Porto, local que passou a ser pejorativamente denominado “Vesúvio”, e que tornou ainda mais precárias as condições de habitação e sobrevivência às margens daquele trecho de rio, habitado em grande parte pelos pobres urbanos.

Muito antes da República, ainda em janeiro de 1877, o recém-eleito vereador Prudente de Moraes elaborou um relatório em nome da Comissão de Obras Públicas, no qual chamava a atenção da municipalidade para a situação sanitária do Córrego do Itapeva.

Em seu documento, afirma que “o leito e margens do Itapeva constituem verdadeiro foco de miasmas e monturo, mormente entre as ruas da Quitanda e de São José”, e propõe três medidas “higienicas e de aformoseamento”: canalização do trecho; plantio de “eucalyptos”; e maior rigor da fiscalização com a deposição de lixo e animais mortos. (Apud. COSTA, 2004, p. 62-63).

Mal implantada a República, em outubro de 1890, temos a primeira notícia acerca da possível construção de uma rede de esgotos na cidade, num contexto em que ainda “as casas residenciais de Piracicaba não possuíam os comodíssimos ‘quartos de banho’ atuais. Eram fossas infectas e anti-higiênicas, localizadas no quintal, sem comodidade alguma.” (GUERRINI, 1970, p. 188).

Não tardou para que, ao final de janeiro de 1891, a Intendência recebesse a proposta elaborada pelo “engenheiro civil Augusto Cezar de Paiva e o industrial Antônio Egydio do Amaral”, que pretendiam dotar a cidade de

uma “completa rede de esgoto, ‘de águas fluviais e servidas e materiais fecaes dos prédios da cidade pelo typo Warring’.” (GUERRINI, 1970, 192).

Não sabemos se houve ou não outras propostas. Mas, em resposta àquela que houve, na primeira sessão de fevereiro, a Intendência Municipal resolveu “publicar editais, chamando os concorrentes, que deverão, no prazo de 90 dias, a contar da publicação, apresentar projetos para o estabelecimento do esgoto”. Findo o prazo, em 18 de maio de 1891, provavelmente por falta de outras propostas, o Conselho da Intendência deliberou que fosse “prorrogado por mais noventa dias o prazo para apresentação de projetos, relativos ao serviço de assentamento de uma rede de esgoto na cidade”. (GUERRINI, 1970, pp.193 e 197).

Em meados deste mesmo ano (1891) a imprensa dava como notícia a organização da empresa “Companhia Progresso Municipal de Piracicaba”, capitaneada pelo concessionário do serviço de abastecimento, Dr. João Frick, que pretendia a concessão para a rede de esgotos e para a iluminação elétrica. (Costa, 2004, p. 81).

A bibliografia e as fontes a que tivemos acesso não nos permitem afirmar o motivo de tal intento não ter sido concretizado, mas ao que parece, em parte de deve ao fato da qualidade da água oferecida pela empresa hidráulica deixar a desejar. Além disso, conforme afirma Costa, houve sérios desentendimentos públicos entre João Frick e Carlos Zanotta, o que provavelmente constrangeu maiores investimentos da elite local na empresa de capital aberto que propunham.

Em outros termos, conforme demonstramos no item anterior, malgrado o contentamento local com o início do fornecimento de água antes do prazo estabelecido, as constantes reclamações sobre a qualidade desta água, ao longo de três anos, provavelmente pesou contrariamente à proposta que Frick e Zanotta apresentaram para construir e gerir o sistema de esgoto.

Ao longo de 1892, o então intendente Dr. João Guilherme Leon de Bodê, engenheiro civil e administrador do Engenho Central, fez insistentes injunções junto à Câmara para que a cidade implantasse seu sistema de esgotamento sanitário. Engenheiro que era, Bodê reclamava uma solução técnica para os

dejetos de aproximadamente duas mil residências esparramadas no perímetro urbano.

Na sessão de fevereiro de 1892, Bodê “apresentou uma indicação não aprovada, que mandava abrir concorrência para as obras da rede de esgoto na cidade.” Ao ver sua indicação rejeitada, o engenheiro mudou sua estratégia, e no início de março propôs a abertura de “concorrência para plantas e projetos, destinados à sonhada rede de esgotos na cidade, com prêmios aos concorrentes que mais satisfizessem.” Novamente, Leon de Bodê viu adiado seu projeto, mas ao menos, desta vez, as engrenagens políticas começaram a se mover, conforme se observa no despacho de 01 de maio daquele ano, assinado por Paulo de Moraes: “Indico se officie à Superintendência de Obras Públicas para fornecer ou indicar a esta intendência os meios de se conseguir um plano aperfeiçoado para a rede de exgottos desta cidade. – Paulo de Moraes.” (GUERRINI, 1970, p. 207, 209 e 211).

Em resposta, a Superintendência informou “não possuir engenheiro especialista no assunto”. Não satisfeito, em 01 de junho, Leon de Bodê novamente defendeu a urgente construção da rede de esgoto, pois desde abril a temida febre amarela rondava a cidade, tanto que os trens vindos de Itu passavam por um rigoroso processo de desinfecção. Diante da insistência do proponente e do novo contexto, enfim a Intendência deliberou abrir concorrência para apresentação de projetos. (GUERRINI, 1970, p. 210).

Porém, antes de se iniciar um projeto para o escoamento de esgoto se fez necessário o conhecimento acerca da topografia do sítio onde tal equipamento iria ser instalado.

Talvez percebendo tal necessidade, na sessão da Intendência de 07/08/1892 “foram lidas duas propostas para a realização de uma planta topográfica-cadastral do município; a primeira, do Dr. Thomaz Bastuci, ao preço de rs 7:500\$000; a segunda, do Dr. Curt Buch, ao preço de rs 6:300\$000. Ambas as propostas foram remetidas a estudos.” (GUERRINI, 1970, p. 213)

Em outubro de 1892, não mais na condição de intendente, e sim de engenheiro civil, Leon de Bodê apresenta à Câmara Municipal recém-

empossada uma proposta para a feitura de uma planta topográfica pelo preço de rs 10:000\$000, segundo Guerrini, “bastante elevado para a época”, como se pode verificar pela comparação com os preços de outros proponentes supra citados. (GUERRINI, 1970, p. 215)

Ao que parece, a existência de ao menos três diferentes propostas levou a Intendênci, em fevereiro de 1893, a publicar novamente o edital de concorrência para o levantamento topográfico e cadastral da “cidade e seus arredores”. (GUERRINI, 1970, p. 220).

Mas nenhuma das três propostas obteve êxito e surgiu vencedora uma quarta, da qual ainda não havíamos tido notícia. Em meados de 1893, a Câmara Municipal lavrou contrato com o “engenheiro Dr. Francisco Saturnino Rodrigues de Brito para o levantamento de uma planta topográfica e cadastral da cidade e arredores.” (GUERRINI, 1970, p. 224 e 226).

Saturnino de Brito é tido como o precursor da engenharia sanitária no Brasil, e conhecido principalmente por sua atuação no saneamento de Santos e Recife. Segundo Lopes, a planta de Piracicaba marca o início do interesse daquele engenheiro pelas obras sanitárias:

Foi em Piracicaba (SP), em 1893, que Saturnino de Brito encerrou sua fase de engenheiro ferroviário e iniciou sua carreira de engenheiro sanitário. Na ocasião estava incumbido de fazer os serviços de levantamento topográfico da cidade para a instalação de uma rede de esgotos. No mesmo ano, interrompeu sua carreira para se alistar como voluntário no “Batalhão Benjamin Constant”, em apoio ao marechal Floriano Peixoto e a República, para lutar contra os revoltosos da Armada. (LOPES, 2013, p. 48)

Enquanto a referida planta não ficava pronta, os vereadores se ocupavam em garantir os meios necessários para a consecução da obra. Por isso, na sessão de 09 de junho de 1893, o vereador Joviniano Reginaldo Alvim propunha o “levantamento de capital preciso, por intermédio de empréstimo interno, ou pelo processo de ações”. (GUERRINI, 1970, p. 224).

Em julho de 1894, Alvim apresenta novo projeto para a implantação do sistema de esgotos, e em setembro do mesmo ano a câmara aprova o projeto, estabelecendo o seguinte perímetro a ser coberto pela rede (IMAGEM 3): “do rio Piracicaba subia pela rua Piracicaba (atual Voluntários) até o Itapeva; ia por

esse até a rua Municipal (atual D. Pedro I); descia por essa até a rua do Rosário; desta rua tomava a rua Rangel Pestana até alcançar o rio novamente”. (GUERRINI, 1970, p. 237).



Ao que indicam as fontes coletadas por Guerrini, este traçado havia sido definido pela “repartição de águas e esgoto de São Paulo” que “enviou à câmara municipal cidadina um prospecto para a construção de rede de esgotos em nossa terra”. Alvin também agradece ao Dr. Rebouças, superintendente de Obras Públicas, pelo “relevante serviço prestado a esta cidade pela confecção da planta de esgoto e seu respectivo orçamento.” (1970, p. 230 e 241).

A planta estava pronta, feita pelo órgão público superior, detentor da racionalidade técnica necessária e bastante para construir uma cidade moderna. No entanto, como veremos, a racionalidade técnica que norteou o projeto desconsiderou as pessoas que habitavam a trama urbana, construindo a cidade moderna a partir daquilo de os frankfurtianos chamaram de “razão instrumental”. Algumas pessoas seriam condenadas a viver no entorno do local de “decantação” e “despejo” do esgoto da cidade no rio.

Resolvida a questão técnica, faltavam os recursos. Por isso, em janeiro de 1895 a Câmara solicitou ao barão de Rezende um projeto que permitisse arrecadar o dinheiro necessário para a construção da rede de esgotos por meio da emissão de apólices; e em março aprova lei “autorizando o intendente a coligir os estudos e trabalhos feitos para o estabelecimento de uma rede de esgoto, organizando as bases para a chamada de concorrentes que se propusessem à execução.” Segundo Guerrini, para o “pagamento das despesas, a intendência ficou igualmente autorizada a emitir apólices de 200\$000, a juros de 8% ao ano, e amortização anual por sorteio, até o montante de 500:000\$000, estimativa das obras.” Segundo o mesmo autor, essa lei não deu os resultados previstos, “pois, não obstante as duas comissões patrióticas nomeadas para a colocação de apólices, apenas foram subscritas 150 apólices, no valor de trinta contos, quando o orçamento exigia a soma de quinhentos contos.” (GUERRINI, 1970, p. 243-244).

Diante da frustrada tentativa de se levantar o capital necessário, algumas medidas foram tomadas pelos dirigentes locais: em maio de 1895, Moraes Barros propõe a consignação anual de “uma verba de 20:000\$000 a 40:000\$000 para ser gradualmente executada a planta do systema de esgotos”; em junho a intendência abre “concurso para tomada de apólices de rs 200\$000, pagas em duas prestações, no prazo de 90 dias uma da outra, ao juro de 8 por cento”; além de pedidos de auxílio do Dr. Alvim ao presidente do estado, “podendo ser o auxílio em materiais de construção”. (GUERRINI, 1970, p. 246-247).

A ineficácia das iniciativas anteriores para arrecadar os recursos necessários ao início das obras, e a urgência da obra diante do cenário epidêmico criou o contexto necessário para que, ao apagar das luzes de 1895, a câmara aprovasse a lei 27, “criando o adicional de 20% sobre todos os impostos municipais, a fim de fazer face às despesas da instalação da rede de esgoto.” Segundo Guerrini, foram necessários três anos para que “a soma arrecadada quase correspondesse”, ao necessário para as obras. (1970, p. 253).

Enquanto não se arrecadava a soma necessária, ora a câmara fazia apelos para que o governo do estado assumisse a obra, ora nomeava nova

comissão para impulsionar a venda das apólices que financiariam o projeto, ora se propunha a bancar parte das despesas.

Foi somente em outubro de 1897 que o governo do estado designou “um engenheiro para proceder aos estudos necessários e organização de projeto e orçamento para o serviço de esgoto local, tendo em vista os estudos já realizados por conta da referida municipalidade.” (GUERRINI, 1970, p.271).

Talvez aproveitando a presença do engenheiro vindo da capital, os moradores da Rua do Porto protestaram contra o “projetado cano de esgoto que, partindo do colégio Assunção, iria com seus despejos àquela via pública, ‘fazendo com que a água do rio tornasse, naquelas imediações, absolutamente imprestáveis e nocivas à saúde pública’.” (GUERRINI, 1970, p. 273).

O tal protesto não foi acolhido pela câmara nem pelo engenheiro, e a Rua do Porto foi o destino do esgoto lançado, num local que recebeu a pejorativa alcunha de “Vesúvio”, como pudemos observar na imagem 03.

Segundo Provenzano Filho, tratava-se de uma estação de decantação do esgoto antes de seu despejo nas águas do rio; “tinha forma circular grande para aquele tempo, e a sua cobertura abaulada, era de alvenaria cimentada, com respiros por onde saiam os gases e fumaça que se formavam na decantação”. (A PROVÍNCIA, 2015, seção idéias).

Tradicionalmente, a região da Rua do Porto era habitada e frequentada por pescadores, oleiros, lavadeiras, tropeiros, e outros congêneres, justamente o “tipo de gente” que não se coadunava com a moderna paisagem urbana que se ia construindo colina acima.

Ao que parece, a visita do engenheiro rendeu frutos aos políticos locais, pois em janeiro de 1898 o governo do estado enviou um novo projeto e um novo orçamento. Nas palavras de Guerrini: “o custo da obra estava estimado em 590 mil contos de réis, e o trabalho poderia ser feito por secções. A edilidade pretendia iniciar a obra o quanto antes, para o que dispunha em cofre de 100 mil contos de réis”, um sexto do valor estimado, depois de dois anos arrecadando 20% a mais em todos os impostos, como vimos anteriormente. (1970, p. 275).

Não havia tempo para se perder, e por isso, dispensando os pareceres e o ritual legislativo de praxe, “por ser matéria muito estuda”, a câmara formalizou o início dos trabalhos, aprovando a seguinte indicação:

Fica a Intendência Municipal autorizada a iniciar a construção da rede de exgottos, a começar com o coletor geral, de acordo com as plantas e orçamentos organizados pela Comissão de Saneamento do Estado, fazendo o serviço por administração dirigida por profissional habilitado, correndo as despesas por conta da verba e auxílio à rede de exgotto – devendo o presidente da Camara empreñar todo o esforço para obter do governo do estado todo o material de importação gratuitamente. (GUERRINI, 1970, p. 275)

No final de setembro de 1898 a Gazeta informava aos leitores “terem sido iniciados os trabalhos de assentamento da rede de esgoto local, sob orientação profissional do engenheiro Dr. Bernardino Queiroga.” (GAZETA DE PIRACICABA, 29/09/1898. Apud. GUERRINI, 1970, p. 279).

Apesar dos protestos a que nos referimos anteriormente, a obra teve início na Rua do Porto, dois quarteirões acima do local anteriormente previsto, subindo a Rua Direita (atual Moraes Barros).

Segundo Perecin, entre 1899 e 1901 a pauta da política e sociedade piracicabana esteve tomada pela construção da rede de esgotos, ainda mais diante das constantes notícias de epidemias de peste bubônica e febre amarela em Santos, São Paulo e cidades vizinhas. “A grande vitória deste triênio foi o estabelecimento da rede de esgotos com recursos orçamentários próprios (a taxa sanitária) e sem ajuda do governo do Estado”, dizia o médico e presidente da Câmara Dr. Paulo de Moraes. (PERECIN, 1989, p. 48)

Oito meses após o início das obras, em maio de 1899, a Gazeta informava seus leitores:

Havendo-se concluído o cano-mestre, com toda a sua extensão, já se deu o começo à canalização das ruas, no serviço da rede de esgotos desta cidade. Os trabalhos da represa, nas cabeceiras do Itapeva, para lavagem dos encanamentos, também já estão bastante adiantados.” (GAZETA DE PIRACICABA, 14/05/1899. Apud. GUERRINI, 1970, p. 286-287).

Mais uma vez os moradores da Rua do Porto manifestaram sua indignação pelo despejo de esgoto ser feito naquele ponto do rio.

Diferentemente do que ocorreu na primeira queixa, quando foram prontamente rechaçados pela câmara, agora contavam com o apoio do vereador Dr. Francisco Morato, que tentou remediar a situação, propondo que “fosse o cano dos esgotos, uma vez inaugurado, prolongado até as cachoeiras do enxofre, em vista dos inconvenientes que proporcionaria aos moradores da rua do Porto”. A Comissão de Política e Higiene, presidida pelo Dr. Paulo de Moraes Barros foi, a princípio, contrária ao proposto por Morato. (GUERRINI, 1970, p. 287-288).

Com a proximidade da inauguração das obras, a câmara nomeou uma comissão para elaborar o “regulamento dos exgottos” e, por parecer, o Barão de Rezende apoiou a indicação feita por Morato, “no sentido de que o coletor mestre da rede de esgoto fosse levado até a cachoeira do Enxofre, aditando essa disposição ao contrato. No entanto, “novamente a câmara seguiu o parecer contrário, do Dr. Paulo de Moraes. (Guerrini, 1970, p. 290 e 298).

Ao que nos parece, o principal motivo para a não extensão do despejo do esgoto para a cachoeira do Enxofre, embora não revelado, seria a larga distância. Embora por aproximação, se compararmos os encanamentos da rede principal instalados (imagem 03) com as localizações do Vesúvio e da foz do ribeirão do Enxofre, podemos notar que tal extensão significava um acréscimo de aproximadamente um terço na rede já instalada.

Na primeira semana de setembro de 1899, o engenheiro Bernardino Queiroga solicitou, e foi autorizado pela câmara em caráter de urgência, a autorização para o início da instalação dos esgotos domiciliares, ligando as residências à rede. (GUERRINI, 1970).

Na última semana do mesmo mês a câmara anunciava:

a instalação domiciliária de aparelhos e encanamentos de esgoto, a começar pela rua do comércio, entre as ruas Piracicaba e Municipal. (...) é indispensável que seja franqueada a entrada das casas ao engenheiro incumbido do serviço, a fim de serem examinadas as condições mais convenientes às instalações. (GUERRINI, 1970, p. 292).

Em outubro os trabalhos de instalação das residências ao sistema prosseguiram a partir da parte baixa da Rua do Comércio (Governador Pedro de Toledo), num custo previsto de 120\$000. Em novembro se aprovou o

regulamento do sistema de coleta de esgotos. (GUERRINI, 1970, p. 293 e 295).

Segundo Vitti (1966, p. 82), em 1900 havia apenas 140 casas com seus esgotos ligados à rede. Segundo outra fonte, no mesmo período, “já contava com 412 ligações que, infelizmente, terminavam no rio, e com 2.108 metros de extensão”. (RODRIGUES, 2005, p. 90).

A bibliografia e as fontes até agora consultadas não nos permitiram saber ao certo qual era o número de residências conectadas ao sistema coletor de esgotos. Porém, considerando que em 1900 havia 2.252 casas no perímetro urbano, se considerarmos os dados de Vitti, o sistema alcançava 6,2% das residências; se considerarmos os dados de Rodrigues, mais otimistas, alcançava 18,2%. Assim, podemos afirmar que, em ambos os casos, a cobertura era ainda muito baixa.

O que se sabe é que em 1902 a cobrança pelo serviço de esgoto fazia parte da arrecadação municipal.

Os orçamentos que encontramos, tanto em fins do século XIX como no início do século XX, informam a procedência da receita a partir da arrecadação de diversos impostos: predial, indústria e profissão, carnes e peixes, matadouro (bovinos), carros e veículos, cemitério, oficinas, aforamentos, produtos agrícolas como açúcar e café, aguardente e diversos. Acrescentem-se as rendas obtidas com o Mercado, as multas e, a partir de 1902, os produtos do serviço de esgoto executado a domicílio. (PERECIN, 1989, p. 63).

Em 1903, o então intendente Coronel Aquilino José Pacheco apresentou um relatório sobre sua gestão (1899-1902), dando como principal legado a expansão da rede “Rêde de Exgottos”, que atingiu 2.108 metros. A partir dos dados do relatório, buscamos reconstituir a rede após as expansões relatadas. No entanto, a imprecisão dos dados nos autoriza apenas a apresentar o que supostamente seria a dita rede ampliada (imagem 03).

[A descarga do] Collector Principal [era] feita no rio Piracicaba, por meio de tubos de ferro de 25” de diâmetro, tem o seu primeiro ventilador na rua do Porto, onde desemboca à rua Rangel Pestana, atravessa o Parque Luiz de Queiroz, sobe a rua 13 de maio até acima do rego que conduz o excesso das águas que movem as turbinas da Fábrica de Tecidos, acompanha o canal e, depois de

atravessar a praça da Ponte Nova, segue pela margem esquerda do Itapeva até a rua Riachuelo, onde foi feita uma represa tendo um registro de descarga para as lavagens. (A PROVÍNCIA, 13/09/2008).

Em 1907, quando a cidade tinha aproximadamente 16 mil habitantes, segundo Perecin, estava “praticamente saneada, havendo grande preocupação em apresentá-la como urbe civilizada. O prefeito Fernando Febeliano da Costa esmerava-se (...) no prolongamento da rede esgotos.” (Perecin, 1989, p. 48).

Em 1911, quando a população havia se elevado para 18.000 habitantes distribuídos em 3060 casas, eclodiu nova epidemia de tifo no estado, inclusive em Piracicaba. Neste período foi destacada a ação do Dr. José Rodrigues de Almeida, médico formado no Rio de Janeiro, onde trabalhou com Oswaldo Cruz. Tido como extremamente importante na história do saneamento da cidade, se comprometeu a “libertar a cidade dessa fase”, quando demonstrou “sua extraordinária capacidade de higienista e administrador, solucionando problemas de lixo e águas contaminadas, veiculadoras de doenças.” (A Província, 25/08/2010).

Entre 1912 e 1913 a prefeitura planejava expandir a urbanização no sentido sul-sudoeste “com vista para o embelezamento e salubridade”. Provavelmente se trate da região entre o Colégio Assunção e a futura Estação da Paulista, no antigo “encosto”, que até o final do século XIX foi depósito de lixo da cidade. Contraditoriamente, como é a modernidade, na mesma época, segundo Perecin, “em pleno centro, ao lado do teatro Santo Estêvão, o esgoto corria a céu aberto, procedente de tirl mictório público, levantando o clamor da Gazeta contra o que lhe parecia adverso aos ‘nossos foros de povo civilizado’”. (PERECIN, 1989, p. 106).

Por maior que tenha sido o empenho dos políticos locais para expandir a área urbana atendida pela coleta de esgoto, como ardorosamente defendia a Gazeta de Piracicaba, a população crescera e a cidade se expandira, e o espaço e significado urbanos eram sentidos diferentemente pela população, conforme sintetizou Torres, analisando o ano de 1913.

A verdade é que havia, na cidade muitas áreas de total desconforto, sem água encanada, desprovidas de esgoto, problemas aventados em todos os momentos pela imprensa da oposição política que insistia na crítica à administração

municipal, clamando por um maior interesse pelo conforto da população. No Bairro Alto, acima da Alfredo Guedes, não havia tais melhoramentos e um dos característicos do bairro era a total falta de segurança. Estes aspectos dos problemas, amplamente debatidos, foram postos de lado quando, em abril de 1913, o Jornal de Piracicaba anunciou a abertura da rua São João "que estava dando bons resultados." Muito bem situada, logo se abria ao trânsito. "Terrenos nas proximidades estão sendo divididos em lotes e vendidos a prestações", segundo o anúncio. (TORRES, 1991, p. 25).

Em sua contribuição à história da medicina em Piracicaba, Cambiaghi afirma que em 1929, quando a cidade tinha aproximadamente 30.000 habitantes, o Dr. Alcides Torres "impressionou-se com o grave problema dos esgotos" (1984), o que reforça nossa tese de que o crescimento da rede de esgotos não acompanhou o crescimento demográfico urbano. E finda a Velha República mergulhada na mesma ambivalência que nasceu: moderna e arcaica.

Apenas em 1935 o então prefeito Joaquim Norberto de Toledo, preposto nomeado pelo interventor Armando de Salles Oliveira, solicitou um diagnóstico da rede coletora de esgotos, projetada quarenta anos antes quando a cidade tinha cerca entre dez e onze mil habitantes, assim descrita:

construída com manilhas de barro, cujos diâmetros oscilam entre 12 m no começo, na Rua Riachuelo, desenvolve-se em linha sinuosa pela margem esquerda acompanhando a grade do riacho Itapeva, e do fim desse riacho pela margem esquerda do rio Piracicaba até a rua do Porto, onde termina com diâmetro de 18 m, em local completamente habitado e próximo de um grupo escolar e dos clubes Náutico e Regatas. (Onde) a rede descarrega matérias fecais no rio Piracicaba, em lugar pouco fundo, formando colmatagens com emanações insuportáveis e nocivas, o que reclama drenagens periódicas (A PROVINCIA, 09/01/2013).

O cenário descrito pelo diagnóstico solicitado era dantesco, e dá a dimensão do ambiente à que eram submetidas as pessoas que habitavam às margens do rio, ou dele tiravam seu sustento, ou ainda que dele faziam recreio.

3 – Iluminação Pública: o fim das trevas que “astavanca” o “pogresso”

Às vésperas da República, Piracicaba era uma cidade mergulhada na escuridão. Em 22 de setembro de 1889, a Gazeta protestava contra a “péssima iluminação à querosene”, afirmando ser “preferível que a cidade fique às escuras do que contar com um serviço de tal ordem” (Apud. GUERRINI, 1970, p. 168).

Dois dias antes da proclamação da República, como a anunciar tempos mais luminosos, o mesmo periódico informava que Luiz de Queiroz, recém-chegado de sua viagem à Europa, decidira dotar a cidade de iluminação elétrica nas ruas, praças e residências, “independente de auxílio algum, a não ser a concessão do respectivo privilégio pela câmara municipal, durante certo tempo, o que tratava de obter”. (GUERRINI, 1970, p. 170).

Em janeiro de 1890, já sob governo republicano, a Comissão de Obras Públicas da Câmara Municipal recusou a proposta publicamente por ele apresentada, “mas mandou abrir concorrência para essa inovação, pelo prazo de 30 dias” (GUERRINI, 1970, p. 176).

No mesmo mês de janeiro, Luiz de Queiroz enviou um requerimento ao agora Conselho da Intendência Municipal que, por sua vez, solicitou parecer da Comissão de Obras Públicas, que em resposta afirmou:

proposta era interessante e útil, sem opinar sobre as bases do contrato, mas sugerindo a conveniência de abertura de concorrência pública para tal melhoramento. O Conselho resolveu, pois, abrir concorrência a respeito, pelo prazo de 30 dias. (GUERRINI, 1970, p.177-178).

Tal edital foi publicado no último dia de janeiro e, segundo Guerrini, preconizava que deviam os “pretendentes apresentar suas propostas em cartas fechadas para serem abertas na primeira sessão que for celebrada depois daquele prazo.” Findo o prazo, e não sendo apresentada mais nenhuma proposta, a Intendência houve por bem estudar aquela apresentada por Luiz de Queiroz. Para isso “foram nomeados os Drs. Paulo Pinto e Morais Barros, encarregados também de estudar as bases do contrato com o proponente”, o

que foi parcialmente feito no dia 25 de março de 1890. (GUERRINI, 1970, p. 178; 180; 182 e 183).

Parcialmente, pois foi na sessão de 09 de junho que “começaram a ser discutidas as bases do contrato para a instalação da luz elétrica, pública e particular, em nossa cidade... O contrato compreendia 48 cláusulas e seus parágrafos, além de duração de 35 anos”. (GUERRINI, 1970, p. 184).

Mas enquanto a eletricidade não dava a luz, a iluminação pública continuava sendo feita por lampiões, e como a cidade não podia ficar totalmente às escuras, em 01 de maio a Câmara tratou de licitar o serviço, que passou a ser fornecido pelo “cidadão Lucas Evangelista Pedreira, que se propunha ao mister por 2\$200 a cada lampeão de rua e praças e 7\$000 pelos lampiões da cadeia e do mercado.” (GUERRINI, 1970, p.184).

Sobre o contrato de iluminação elétrica e suas perspectivas, assim se pronunciava a “Gazeta de Piracicaba”:

a nossa Intendência contratou com o honrado industrial, sr. Luiz Vicente de Souza Queiroz, a iluminação (elétrica) da cidade, conforme consta da ata que hoje publicamos. A honradez e posição independente do empresário são garantias de bom êxito para o melhoramento adotado. (GAZETA DE PIRACICABA, 22/06/1890).

Ao final de março de 1891, Luiz de Queiroz requeria ao Conselho da Intendência a concessão de um terreno à margem esquerda do rio, próximo ao Salto, onde pretendia montar a estação de geração elétrica. (GUERRINI, 1970, p. 194).

Após quase quatro meses, provavelmente porque não tenha obtido resposta, no início de julho do mesmo ano, Luiz de Queiroz encaminhou novo requerimento sobre o mesmo terreno “necessário à usina, numa área de quarenta e cinco metros em quadra mais ou menos.” (GUERRINI, 1970, p. 199).

Chama à atenção a insistência de Queiroz, pois o contrato ainda não havia sido celebrado, contrariando o que fora noticiado pela Gazeta há quase um ano. Segundo Guerrini, o contrato foi efetivamente celebrado somente em meados de julho:

contrato celebrado entre a intendência municipal e a Empresa elétrica, de fundação de Luiz de Queiroz, o qual se venceria a 6 de setembro de 1928, determinando bases para o fornecimento de energia elétrica destinada à iluminação pública e particular na cidade. (GUERRINI, 1970, p. 199).

Talvez por ausentar-se com frequência do país, em março de 1891, Luiz de Queiroz fez de Arthur D. Sterry seu procurador, e foi nessa condição que em julho do mesmo ano este senhor requereu novamente à Câmara a demarcação do terreno para dar início às obras de “instalação da empresa”. (GUERRINI, 1970, p. 193).

A iluminação elétrica era tanto mais urgente quanto menos eficiente era o serviço de iluminação por lampiões, que ao que tudo indica ia de mal a pior. Prova disso é o ofício enviado pelo concessionário à Intendência em setembro de 1891, alegando que as falhas observadas, bem como as multas sofridas, se deviam à “péssima qualidade do querosene, ao mau estado dos lampiões e à falta de funcionários ‘que não quizerão mais trabalhar apesar do aumento do ordenado.” (GUERRINI, 1970, p. 291).

Em 25 de outubro de 1891, a Gazeta se pronunciava contrária à colocação de novos postes para a iluminação à querosene, “pois a empresa de luz elétrica encetará em breve seus trabalhos, sendo presumível que, em pouco tempo, vejamos as nossas ruas iluminadas pelo sol artificial do século XIX”. (GAZETA DE PIRACICABA, 25/10/1891).

Em 11 de fevereiro de 1892, a Gazeta dava notícia de que as obras de construção da casa de máquinas estavam bastante adiantadas, o que nos faz supor que o terreno diversas vezes requerido enfim fora concedido.

O distinto empresário sr. Luiz de Queiroz, diz que se não houver contratemos, a nossa bela cidade terá, em oito meses, iluminação elétrica pelo sistema mais aperfeiçoado, muito superior a Juiz de Fora, não falando das de Campos e Rio claro, que não merecem menção.” (GAZETA DE PIRACICABA, 11/02/1892).

Embora não saibamos ao certo qual fora o prazo estipulado no contrato, sabemos que não foi suficiente, pois ao final de outubro, findo o prazo anunciado pela Gazeta para que Piracicaba gozasse do “sol artificial do século XIX”, Luiz de Queiroz enviou uma carta à Câmara, solicitando que o seu prazo

fosse prorrogado em nove meses, “visto estar retido nas docas de Santos todo o material da empresa, importando do estrangeiro.” (GUERRINI, 1970, 216).

Acreditamos que o novo prazo solicitado foi concedido, mas parece não ter sido suficiente, pois sete meses após aquela solicitação, em 05 de junho de 1893, o material ainda não havia saído do porto, o que motivou um “telegrama” dos políticos locais à Presidência do Estado, para que esta interviesse junto à “Companhia Inglesa, com relação ao transporte do material da Empresa Elétrica local, material esse depositado em Santos havia quase seis meses, sem possibilidade de embarque, atrasando os trabalhos locais”. E a forte influência local junto à jovem república recebeu, no mesmo dia, o seguinte “telegrama”: “Do Presidente do Estado à Câmara Municipal de Piracicaba – Estrada de Ferro Inglesa prometeu transporta material luz elétrica, é preciso promover o embarque.” (GUERRINI, 1970, p. 224).

Na semana seguinte a Câmara recebe novo telegrama do Presidente Bernardino de Campos, dando notícia que os embaraços sofridos pela carga se deram por parte da alfândega.

Gabinete do Presidente do Estado de São Paulo, Ilmo. Sr. Presidente da Câmara Municipal de Piracicaba. A Superintendencia da S. Paulo Railway Company comunica-me que desse Abril se acha aquela estrada com 3 vagões carregados de material destinado à iluminação dessa cidade e que se ainda não seguirão o destino é porque a isso tem-se oposito a Alfandega de Santos. Saúde e Fraternidade. – Bernardino de Campos. (GUERRINI, 1970, p. 225).

A pressão política parece ter sido muito eficiente, pois a carga foi prontamente liberada e embarcada, e em menos de dois meses ocorreram os primeiros testes do sistema, iluminando “os largos da matriz e do teatro, o jardim público e parte das ruas Prudente de Moraes, São José, Alferes José Caetano, Direita, do Comércio, da Gloria, 13 de maio e Santo Antonio, com excelentes resultados”, conforme podemos observar na imagem 04. Em 02 de setembro o teste final, no mesmo perímetro. No dia 04 “já estava funcionando regularmente o serviço de iluminação elétrica na cidade. Depois da iluminação pública, começaram a ser feitas as ligações domiciliares.” (GUERRINI, 1970, pp. 226 - 227).

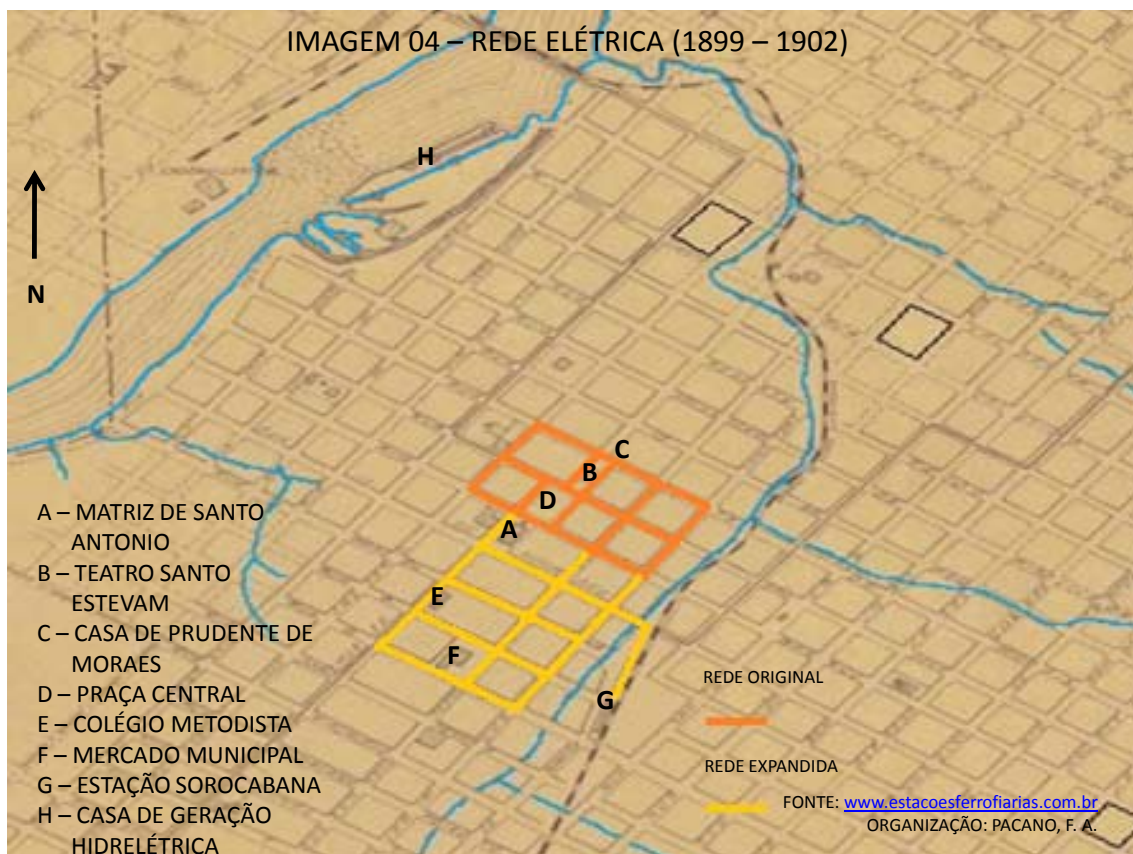
A inauguração oficial da tão esperada luz elétrica aconteceu no dia 06 de setembro de 1893, e no dia seguinte a Gazeta de Piracicaba dava a seguinte notícia:

A cidade de Piracicaba conta hoje com mais um melhoramento de apreciável valor. O serviço é incompleto, pois o material empregado não foi suficiente para que todo o perímetro da cidade pudesse ser iluminado.

A luz permanece intensa e firme, não se notando oscilação alguma, conseqüência da poderosa força hidráulica e da excelente qualidade dos materiais empregados. Além do grande motor hidráulico de que pode dispor, o Sr. Luiz de Queiroz não regateou dinheiro para obter os melhores materiais até hoje conhecidos.

Assim é que o maquinismo empregado em sua empresa, as lâmpadas de encandescencia e todos os demais utensílios foram comprados à melhor companhia até hoje conhecida – a Thompson Houston, hoje associada à não menos poderosa e autorizada Edison, ficando, segundo nos informam, constituído com avultadíssimo capital de cinquenta milhões de dólares.

E para completar a sua grande obra, o sr. Luiz de Queiroz projeta instalar fogões elétricos em casas de família, o que constitui uma verdadeira maravilha. Agora que sobremos a grande falta de criados e cozinheiros e somos mal servidos, imagine-se um fogão elétrico na própria sala de jantar, a um lado, onde, com todo o asseio, com admirável prontidão, pratinhos mais apetitosos poderão ser feitos (Gazeta de Piracicaba, 07/09/1893).



O trecho da Gazeta merece um olhar mais detido, pois é rico em informações técnicas e sociais, que nos possibilitam, de alguma maneira, mesmo que fragmentada e parcialmente, reconstituir um tempo, um modo de pensar e de ser moderno.

O primeiro parágrafo denota certa euforia contida, pois afinal, o serviço estava incompleto. Guerrini nos informa que “estavam funcionando apenas 120 lâmpadas, de 32 velas, das 235 lâmpadas constantes do contrato.” (GUERRINI, 1970, p. 227).

Não sabemos se isto ocorreu por parte do material ter ficado retido em pela alfândega, em Santos, ou por de fato não ter sido adquirido, o que parece ser mais adequado, como veremos adiante.

Contida a euforia inicial, o segundo e o terceiro parágrafos adjetivam positivamente o que até então havia sido feito, louvam a qualidade do material, desde o “grande motor hidráulico”, “as lâmpadas de encandescencia e todos os demais utensílios” que garantiam a iluminação intensa, firme e sem oscilações, para os quais Luiz de Queiroz não teria regateado recursos. Também é sinal da

grandiloquência que toma conta no narrador, abandonando aquela euforia contida, citar os fornecedores do material, bem como o valor da empresa.

O último parágrafo demonstra, além do delírio moderno de se instalar fogões elétricos nas salas de jantar, garantindo “todo asseio”, ainda mais quando “sobremos a grande falta de criados e cozinheiros e somos mal servidos”. De um lado, o moderno fogão elétrico e seu asseio; de outro, o arcaico fogão à lenha e toda sua sujeira. Sujeira notada quando são mal servidos por criados, cinco anos após o fim da escravidão.

De qualquer forma, Piracicaba estava em festa, e no mesmo dia 07 de setembro, como a comemorar sua independência da escuridão do passado e tudo que ela representa, Guerrini nos dá notícia de que:

Grande manifestação popular a Luiz de Queiroz, por motivo da inauguração da luz elétrica, de cuja empresa foi o iniciador. A manifestação, partindo do jardim público, com suas bandas de música à frente, foi ao Hotel Central, onde se hospedava o inovador. Falaram diversos oradores, tendo o homenageado respondido agradecendo. (GUERRINI, 1970, p. 228).

Mesmo diante da empolgação gerada pela nova iluminação elétrica, havia problemas. Além da não realização da limpeza nas lâmpadas, o que as tornava pouco eficientes, havia também o problema de suas quebras por disparos de estilingues, tanto que um mês após o sistema ser inaugurado, Luiz de Queiroz apresentou uma solicitação à Câmara, pela qual pedia a proibição do “uso de bodoque de elástico por terem quebrado com este instrumento muitas lâmpadas da luz elétrica.” (GUERRINI, 1970, p. 228).

Em janeiro 1894, quatro meses após a inauguração do sistema, Luiz de Queiroz pedia à Câmara que fosse fiadora de um empréstimo junto ao Banco da República do Brasil, recursos necessários para concluir o restante do contratado. Segundo Guerrini, tal empréstimo se fazia necessário, pois “quando do seu contrato com a municipalidade, o câmbio estava quase ao par. Na data acima, caíra a 10. O maquinário de sua empresa ficou inexplicavelmente retido nas docas de Santos por mais de seis meses.” (1970, p. 232).

Num primeiro momento, a Câmara se nega a tal papel. Porém, após um ano, em 1895, Luiz de Queiroz apresentou novo requerimento, nos mesmos

termos, dizendo que a “quantia de rs 250:000\$000” era ‘necessária aos investimentos’ precisos à continuidade dos trabalhos de instalação da rede da “Empresa Elétrica”. Mesmo diante do “parecer contrário da Comissão de Finanças”, em menos de vinte dias o plenário decide por fiar o requerido empréstimo, “a fim de invertê-la em benefício das obras de iluminação pública”, e para tanto nomeia procurador o “conselheiro Cristiano Ottoni”. (GUERRINI, 1970, p. 232, 242 e 244).

Ao que parece, o sonho de transformar Piracicaba num exemplo de cidade moderna havia consumido parte da fortuna de Queiroz: primeiro a fábrica de tecidos ligada à seu palacete por fios elétricos e telefônicos; depois a Escola de Agricultura, que neste mesmo ano (1895) repassou ao Estado; e agora a Empresa Elétrica, para a qual buscava fiador de recursos.

Obtido o empréstimo de 250 mil contos de réis junto ao Banco da República, os trabalhos de expansão da rede elétrica seguiam a passos largos. Em 1895, segundo um relatório publicado pelo intendente Joaquim Sampaio, citado por Elias Netto, eram 273 lâmpadas instaladas, que “se não proporcionam luz tão boa quanto poderia ser, entretanto trabalham com regularidade”, com destaque para a iluminação da estação da Ituana e do mercado municipal, o que permitiria seu funcionamento noturno. (GUERRINI, 1970, p. 242 e 249).

Com base nestas informações podemos notar que o número inicial de lâmpadas a serem instaladas foi ligeiramente superado em quase 20% ao contratado: inicialmente, ao final de 1893, eram 120 de 240 previstas; em 1895, haviam sido instaladas 273, trinta e três unidades a mais. Assim, nos é lícito supor que a área iluminada tenha, no mínimo, dobrado. Outro dado interessante, pois nos aponta dois vetores para onde a linha elétrica se expandiu: o mercado, inaugurado ainda em 1882, e a estação da Sorocabana, transferida para as margens do Itapeva em 1886. A partir destas informações, percebe-se que era intenção incorporar ao centro moderno, num primeiro momento, as regiões leste (estação) e sudeste (mercado), como demonstramos na imagem 04.

Pelo que nos diz Guerrini, em 1895, eram apenas seis cidades do estado que haviam adotado a iluminação elétrica: Rio Claro, São Carlos, Piracicaba, Casa Branca, São Paulo e Jacareí. (GUERRINI, 1970, p. 249).

Como a celebrar sua modernidade, em setembro de 1896, quando a cidade contava com aproximadamente duas mil residências, foi “inaugurado, no repuxo do jardim, um bonito foco elétrico de cores, mandado ali colocar pela Empresa Elétrica.” (GUERRINI, 1970, p. 262).

Não se sabe ao certo o motivo, mas em abril do ano seguinte (1897), a Câmara nomeou uma comissão “para estudar o contrato com a Empresa Elétrica e propor as reformas que julgar necessárias.” (GUERRINI, 2009, p, 284).

Em junho de 1898 Luiz de Queiroz faleceu em São Paulo, e a Empresa Elétrica passa a ser administrada por sua esposa, Ermelinda Ottoni de Souza Queiroz. Em novembro do mesmo ano, a câmara indeferiu um requerimento da viúva, no qual solicitava “relevação de multas aplicadas à Empresa Elétrica por desserviços prestados à população, embora com constantes promessas de sanar as faltas”. (GUERRINI, 2009).

Ao que parece, após a morte de Queiroz, grande agente privado da construção técnica e social da modernidade em Piracicaba, a empresa elétrica, que já passava por dificuldades financeiras, continuou a enfrentá-las talvez de forma mais aguda.

Em 1903, finalmente a empresa foi vendida para a “Ignarra, Penteadó & Companhia”, de Silvério Ignarra Sobrinho, “outro pioneiro da eletricidade do interior paulista, controlando ou participando de empresas em cidades como Limeira, Franca, Batatais, São Carlos, Descalvado, Bebedouro e Jaboticabal.” Dez anos após, em 1913, a empresa foi novamente vendida para a “The Southern Brazil Electric Company Limited”, fundada no mesmo ano por Albert Byington, sob a direção de quem, em 1916, inaugurou o serviço de bondes elétricos na cidade. (memóriaviva.cpfl.com.br/nossas-origens)

A instalação do serviço de bondes elétricos na cidade nos faz supor que as dificuldades enfrentadas no final do século XIX haviam sido superadas pela empresa, posto que tal serviço dependia da expansão da rede elétrica, que

acreditamos tenha sido feita durante a década em que a empresa pertenceu à Ignarra, entre 1903 e 1913.

4 – Mobilidade e Fluidez: densidade técnica e contração do espaço

Até agora vimos analisando o processo de modernização de Piracicaba por meio da instalação de determinada densidade técnica no espaço: rede de abastecimento de água (1877), rede de esgotamento sanitário (1887), rede elétrica e iluminação pública (1893). O acesso a esses serviços tipicamente urbanos fazia com que a cidade experimentasse a sensação de ser moderna. No entanto, a vida se movia a passos lentos, e o moderno deveria deslizar sobre os trilhos e ruas da cidade de forma rápida, elétrica, levando consigo para baixo e para cima das colinas, as promessas do moderno, de um novo tempo que buscava banir do território urbano tudo que remetesse física ou simbolicamente ao mundo arcaico, relacionado ao rural e, portanto extra-urbano.

Portanto, pretendemos agora observar aquilo que os urbanistas contemporaneamente denominam “mobilidade urbana”, e que no período histórico em pauta se constituía num híbrido entre o arcaico e o moderno: de uma parte composto por animais de monta, carroças, carretões, carros de boi e charretes; e de outra, composto pelas linhas e estações ferroviárias, pelas linhas e pontos de bondes, e pelos automóveis, “representações sociais” do rural e do urbano. (CHARTIER, 1991).

Enfim, é neste mosaico que as formas de transporte tidas como pretéritas vão, pouco a pouco, cedendo espaço para as novas e modernas tecnologias, fluindo pelas ruas e pontes da cidade. E este aspecto da fluidez viabilizada pela tecnologia é muito significativo da modernidade urbana, que se apropria do espaço dotando-o de um conjunto de fixos e fluxos, conforme demonstrou Milton Santos:

Os elementos fixos, fixados em cada lugar, permitem ações que modificam o próprio lugar, fluxos novos ou renovados

que recriam as condições ambientais e as condições sociais, e redefinem cada lugar. Os fluxos são um resultado direto ou indireto das ações e atravessam ou se instalam nos fixos, modificando a sua significação e o seu valor, ao mesmo tempo em que, também, se modificam (p.75).

Visto que pretendemos demonstrar a possibilidade de leitura do moderno por meio da observação do espaço, buscando sua compreensão a partir das teses benjaminianas de que rural e urbano, arcaico e moderno, são conceitos mutuamente definidos e espacialmente determinados, a noção de fluidez ganha relevância, pois permite a interpenetração destes mundos, tanto do ponto de vista da concretude histórica quanto dos universos simbólicos, rompendo assim com a importante, porém insuficiente, dicotomia entre cidade e campo, tal como demonstrou Gilberto Freyre (1975) ao cunhar o conceito “rurbano”.

Um exemplo desta relação, pela qual o urbano tenta se sobrepôr ao rural, pode ser observado no que diz respeito às obras de manutenção das estradas municipais, que desde a Colônia e durante todo o Império estiveram ao cargo dos proprietários rurais, o que “não produzia bons resultados”:

As queixas eram muitas e muitas não resolviam a questão. Se havia fazendeiros e sitiantes que atendiam as suas obrigações, conservando em ordem suas ‘testadas’, outros havia que tudo faziam para fugir de seus deveres. E, por cima, a politicalha intervinha para abrandar as multas, ou inocentar o culpado. (GUERRINI, 1970, p.212).

Diante da ineficiência deste sistema, em maio de 1892, o então intendente municipal, o engenheiro Dr. João Guilherme de León Bodê, apresentou uma proposta (transformada em lei em março do ano seguinte), pela qual os “consertos e conservação” de estradas municipais passariam a ser feitos “por turmas de trabalhadores, pagos pela tesouraria municipal, sob as ordens de um feitor, cobrando-se ‘imposto de testada’, a fazendeiros e sitiantes”. Interessante notar que estes serviços ficaram ao cargo da Intendência apenas na sua primeira légua, a partir da cidade, e por conta de sitiantes e fazendeiros, ou seja, por “mão comum”, nas léguas seguintes. (GUERRINI, 1970, p.211 e 221).

Assim, podemos inferir maior preocupação com as estradas nas áreas mais próximas ao núcleo urbano, quer por se tratarem de áreas suburbanas

(ou que futuramente o seriam), ou por serem acessos a bairros rurais, e de por elas chegarem os gêneros alimentícios até o mercado municipal.

Embora a documentação não nos informe o motivo de tal alteração na prática de conservação das estradas municipais, a preocupação com as mesmas ganha maior relevância se considerarmos outras ações do poder público que, acreditamos, objetivavam maior controle sobre o território, para assim banir da cidade e seus subúrbios práticas que remetiam ao mundo rural.

Sabemos que esse controle sobre as estradas foi se estendendo para toda a área do município, pois a partir do século XX, por proposta do Dr. Paulo de Moraes Barros datada de 1899, a “feitura e conservação das estradas do município, na sua maioria, seriam feitas por conta da municipalidade, a partir do ano de 1900, cobrando-se de sitiantes e fazendeiros um imposto relativo”. (GUERRINI, 1970, p. 297).

Outro exemplo do anseio pela clara demarcação do urbano, a partir da rejeição de tudo que remetesse ao rural, foi registrado pela Gazeta em 14 de dezembro de 1890, conforme reproduzimos a seguir:

Chamamos a atenção da digna Intendência para os incomodativos e selvagens carros de bois, que entram diariamente na nossa cidade, martelando os ouvidos dos habitantes, num chiar de mil demônios, atravancando as ruas e dando-lhes um aspecto de roça. A entrada daqueles veículos, sujos, barulhentos, insuportáveis, não devia ser permitida, pelo menos, no quadro principal da cidade. Marque a Intendência, a exemplo de outras cidades, as ruas menos centrais para a passagem daqueles veículos e um ponto onde devam estacionar – e terá prestado um grande bem a Piracicaba, que é digna de melhor sorte. Vamos senhores intendentos, uma providência para com aqueles desalmados carros de bois! (GAZETA DE PIRACICABA. Apud GUERRINI, 1970, p.190-191).

Sob o ponto de vista simbólico, nada mais rural que o carro de boi, que ofendia não apenas o olhar, mas também os ouvidos, com seu “chiar de mil demônios”, o que os tornava insuportáveis, pois não bastava desviar os olhos para evitar o “aspecto de roça” que contaminava a cidade. Não eram eles desalmados, representavam sim a própria alma de uma gente e de um viver que se queria distante, para além do urbano, mas que mais tarde tornou-se tema retratado pelos artistas da cidade. Se os homens e mulheres da cidade

experimentam a modernidade no seu cotidiano, é no detalhe que devemos buscar observar as ambivalências.

Se o carro de boi chocava os olhos e ouvidos dos moradores da cidade, imaginemos o tráfego de vacas leiteiras, com seus ubres gordos, puxadas por cordas e ordenhadas às portas das residências. Quase um despudor rural em pleno urbano.

Foi para disciplinar e ordenar a venda de leite em aproximadamente dois mil domicílios que então vereador Joaquim Fernandes de Moraes Sampaio apresentou uma “indicação, sujeitando ao imposto de 20\$000 anuais aos vaqueiros que transitassem com vacas pelas ruas da cidade, com o fim de vender leite, havendo acréscimo de 10\$000 quando fosse mais de uma vaca”. (ATAS DA CÂMARA MUNICIPAL, 15/12/1896. Apud. GUERRINI, 1970, p. 265).

Por esse mecanismo de taxar o transitar da vaca, e não o leite, pretendia desestimular o trânsito dos animais sem, contudo interromper o fornecimento do produto, que teria maior lucratividade se entregue engarrafado.

Outro hábito tipicamente rural que se pretendia extirpar do convívio urbano era o transporte de cadáveres ao cemitério em redes e carros de boi. E foi justamente esta a intenção do vereador Tibério de Almeida, em março de 1891, ao indicar a proibição do “transporte de cadáveres para os cemitérios sem ser em caixão ou carro fúnebre. Os infratores serão punidos com multa de 5\$000.” (Atas da Câmara Municipal: 31/03/1891. Apud. GUERRINI, 1970, pp. 194-195).

Interessante notar que, cinco anos após a referida lei, em outubro de 1896, a Gazeta de Piracicaba chamava a atenção do fiscal da região sul para o descumprimento da mesma, pois “apesar da lei proibindo a passagem de cadáveres em redes pelas ruas centrais da cidade, ainda no domingo passou uma destas redes pela rua do Comércio, desta cidade”. (Apud. GUERRINI, 1970, p.263).

Outra observação que nos parece relevante: o cortejo fúnebre foi visto na Rua do Comércio, a principal e mais movimentada do centro, e se chama a atenção do fiscal da região sul. Assim, supomos que o féretro vinha daquela

região, de algum lugar próximo ou mesmo atrás do “encosto”, então depósito de lixo da cidade. Pelo que indicam as fontes e a bibliografia até agora consultadas, durante o início do período estudado, esta região caracterizou-se por concentrar a população de mais baixa renda, posteriormente transferida para sudeste, adensando-se atrás da Estação da Paulista.

Tudo aquilo que atravancasse a fluidez, física ou simbolicamente, atravancava o progresso, pois privava a cidade de “circulação” e “passagem”, parte de suas funções básicas, como afirmou Le Combusier, tido por muitos como pai do urbanismo moderno.

Foi justamente para garantir a fluidez urbana que, em maio de 1891, a Câmara Municipal aprovou nova postura, nos seguintes termos:

Ficam proibidos durante a noite depositarem-se caixões e tudo quanto possa impedir o trânsito nas ruas e pátios, e durante o dia colocarem tabuleiros de quitanda ou de armarinho, mesas para exposição de objeto à venda nos passeios, ruas e largos; depositarem cadeiras nos passeios por mais de um dia, assim como acumularem-se tabuleiros de quitanda enfrente aos lugares de espetáculos públicos ou templos, de modo a impedir o trânsito (GUERRINI, 1970, p.196).

Em setembro de 1899, às vésperas do século XX, Dr. Paulo de Moraes tentava disciplinar o trânsito e conservar as condições de circulação das vias urbanas, “proibindo o trânsito de madeira bruta em carros, carroças ou carretões de duas rodas, para impedir o estrago produzido por esses veículos nas ruas da cidade” (ATAS DA CÂMARA MUNICIPAL, 03/07/1899. Apud. GUERRINI, 1970, p. 288).

Ao que parece, o século que se anunciava seria mais regrado e exigiria maior disciplina e racionalidade no fluir urbano, tanto que em agosto de 1899, a Câmara aprovou proposta do Barão de Rezende, “no sentido de que fossem colocados sinais semaforicos na ponte sobre o rio Piracicaba, ‘devendo os trens da Sorocabana-Ituana e Sucrerie anunciar a sua passagem pela ponte com cinco minutos de antecedência”. Lembremos que os trens da Sorocabana circulavam desde 1877, quando a ponte foi construída. Porém, naquele período, a cidade contava com aproximadamente cinco mil habitantes, e quando do requerido semáforo, a população havia pelo menos dobrado. Ao

que parece, a maior utilização dos trilhos pelo Engenho Central aliado ao crescimento demográfico reclamavam maior disciplina no trânsito das máquinas e vagões. (GUERRINI,1970, p.290).

Novos tempos trouxeram consigo novas tecnologias de transporte, que em pouco tempo passaram a ocupar as ruas e o imaginário dos piracicabanos. Segundo Vitti, em 1906, circulou o primeiro automóvel pela cidade. Pertencia ao Dr. Paulo de Moraes Barros, herdeiro político de Prudente de Moraes e chefe local do Partido Republicano Paulista.

Fazia um barulho dos diabos, metendo medo em não poucas pessoas. Era preciso o motorista andar com máscara, tanta era a fumaça desprendida. Um mecânico acompanhava sempre o dono, pois havia necessidade de reparos constantes na máquina do monstro (VITTI, 1966, p.89).

Em 1909 foi instituído o primeiro ponto para automóveis de aluguel, e em 1912-1913 o número de automóveis chegou a cinquenta, “alarmando os próprios positivistas com os efeitos inusitados do progresso”. Como reação, a Câmara “foi obrigada a retirar os belos canteiros da Praça do Mercado para facilitar o escoamento do trânsito e o Dr. Clinton Smith, diretor da Escola de Agronomia, baixou regras disciplinares sobre o circuito no campus” (VITTI, 1966; PERECIN, 1989, p. 98).

Se no mundo rural as corridas a cavalo eram uma forma de diversão, no mundo moderno tais corridas eram feitas em automóveis, provavelmente dirigidos pelos filhos das elites locais. Ao menos é o que se pode pensar a partir da notícia publicada pela Gazeta de Piracicaba, em 24 de dezembro de 1912, pela qual sabemos que “alguns rapazes atrevidos promoveram perigoso ‘racha’ na Rua da Boa Morte, alarmando toda a população urbana. A polícia prendeu todos eles, porém não divulgou os seus nomes” (GAZETA DE PIRACICABA 24/08/1912 N 5790. Apud. PERECIN, 1989, p.99).

Ainda segundo Percin, “entre 1912-1913, os automóveis continuaram a se multiplicar, somando-se aos trolleys, tiburis, caleças, carroças e carroções chiadores puxados a bois”. Diante disso, o então prefeito Fernando F. da Costa baixou a lei 95, pela qual se passou a exigir “carteira de habilitação de motorista, controle de velocidade e proibições que não excetualizavam a

ninguém, fossem os coronéis abastados, altos comerciantes, doutores e até mesmo as ‘gentis senhoritas’” (PERECIN, 1989, p.100).

A lei n. 95 de 02/09/1912 era o principal instrumento de controle do trânsito e dos veículos. Para os automóveis exigia a velocidade reduzida: 25 km/h em campo raso e 15 km/h nas ruas da cidade. Em locais de aglomeração o ‘chauffeur’ deveria manter o veículo na velocidade de um homem a passo, enquanto para os animais exigia-se trote curto. A lei era severa e a fiscalização implacável, desde o ano anterior. (PERECIN, 1989, p.162)

O convívio entre os automóveis e os demais meios de transporte, de fato, exigia regulamentações:

O trânsito continuava proporcionando emoções fortes, em janeiro de 1914, o automóvel que conduzia o prefeito Dr. Antonio Augusto de Barros Penteado ao matadouro, na larga avenida Dr. Kok, assustou o cavalo de um sitiante que se dirigia à Vila Rezende, provocando sério acidente. O animal atirou-se contra um barranco virando a carroça e ferindo o carroceiro. (PERECIN, 1989, p.162)

Acreditamos que, com o passar dos anos, a utilização de automóveis foi se intensificando, pois segundo Vitti, “dados estatísticos do ano de 1928, declaravam que a cidade possuía 647 automóveis, colocando-se, assim, em oitavo lugar entre as cidades paulistas” (1966, p.105).

Além do automóvel, o século XX trouxe outra novidade tecnológica: o bonde elétrico, rápido e iluminado, como deveria ser tudo que fosse moderno. Em Piracicaba, a modernização representada pelo bonde era especulada há muito, desde antes da instalação da rede elétrica, inaugurada em 1893.

Entre agosto de 1890 e julho de 1891, por exemplo, a cidade discutia a proposta de Antônio Egydio do Amaral, que propunha a instalação de uma linha de bonde, a vapor ou à tração animal, “estabelecendo-se assim uma rede de viação econômica, que servindo toda a cidade contribua para o povoamento e melhoramento desta terra”. Ao requerimento apresentado à Intendência, no despacho à comissão de obras públicas, nota-se que a linha abrangeria “não só o centro, como os arrabaldes” da cidade. Por solicitação da comissão, Antônio Egydio apresentou um “esboço de contrato”, pelo qual solicitava “privilégio de 50 anos” para instalar e fazer operar o serviço de bondes. (GUERRINI, 1970, p.185 e 189).

Ao que parece esta negociação avançou, pois segundo as fontes consultadas por Guerrini, em dezembro de 1890 foi assinada a referida concessão de privilégio para o “estabelecimento de uma linha de bondes, à tração animal, na cidade e subúrbios, ficando caduco o compromisso se, no prazo de seis meses, o concessionário não tivesse dado início aos trabalhos”. Porém, ao que tudo indica o projeto nunca saiu do papel, pois passados os seis meses, no dia 07 de julho de 1891 a sessão da Intendência declarava nulo o contrato, “publicando novos editais para esse mesmo serviço”. (GUERRINI, 1970, p. 191 e 199).

A respeito desta frustrada tentativa de instalação do sistema de bondes, chamam a atenção alguns aspectos sobre os quais podemos refletir: primeiro, a exigência de que tal linha abrangesse “não só o centro, como os arrabaldes”, a “cidade e subúrbios”; segundo, a tração animal como tecnologia escolhida e, terceiro, o logo prazo do privilégio, cinquenta anos.

Em relação à concepção do espaço, a utilização dos termos “centro” em oposição a “arrabaldes” e “cidade” em oposição a “subúrbios” nos permite especular sobre a construção dos significados de urbano e rural, materializados no processo de apropriação e destinação do espaço pela sociedade.

Se considerarmos as opções de tecnologias de tração disponíveis à época (elétrica, vapor ou animal), optou-se pela tração animal, a mais arcaica dentre elas. Se relacionarmos esse aspecto ao tempo de privilégio (50 anos), a concretização desta iniciativa condenaria a cidade a ver animais circulando pelas áreas centrais até, pelo menos, 1940, e esta aceitação do mundo rural na trama urbana não se coadunava com a moderna e civilizada Piracicaba que as elites locais sonhavam e tentavam construir, ainda mais se lembrarmos que neste mesmo período, segundo Marcovich (2005), Luiz de Queiroz já havia anunciado sua intenção de dotar a cidade com eletricidade.

Mas se por um lado a aspiração ao moderno se fazia sentir, por outro as condições materiais, principalmente de densidade técnica ainda não estavam resolvidas. O mundo moderno moveu-se à eletricidade. O bonde também.

Coincidência ou não, foi só em 1916, quando a empresa elétrica havia sido transferida para a “South Brazil Electric Co.” que o bonde começou a trafegar. (ELIAS NETO, 2000, p.147).

De acordo com Morrison, em matéria publica na *Província*, a Empresa Elétrica de Piracicaba se propôs a instalação do bonde em 1913 e 1914. Em 30 de outubro de 1915, o acordo foi fechado. “A construção começou em outubro e quatro bondes abertos foram adquiridos da Empresa de Campinas, em dezembro. Eles pertenciam à frota original de oito carros construídos por J. G. Brill Co. em Filadélfia, USA, em 1912.” (MORRISON, 2012).

Segundo depoimento de Otávio Troiani (antigo motoneiro, provavelmente desde o final dos anos 20) colhido por Elias Neto:

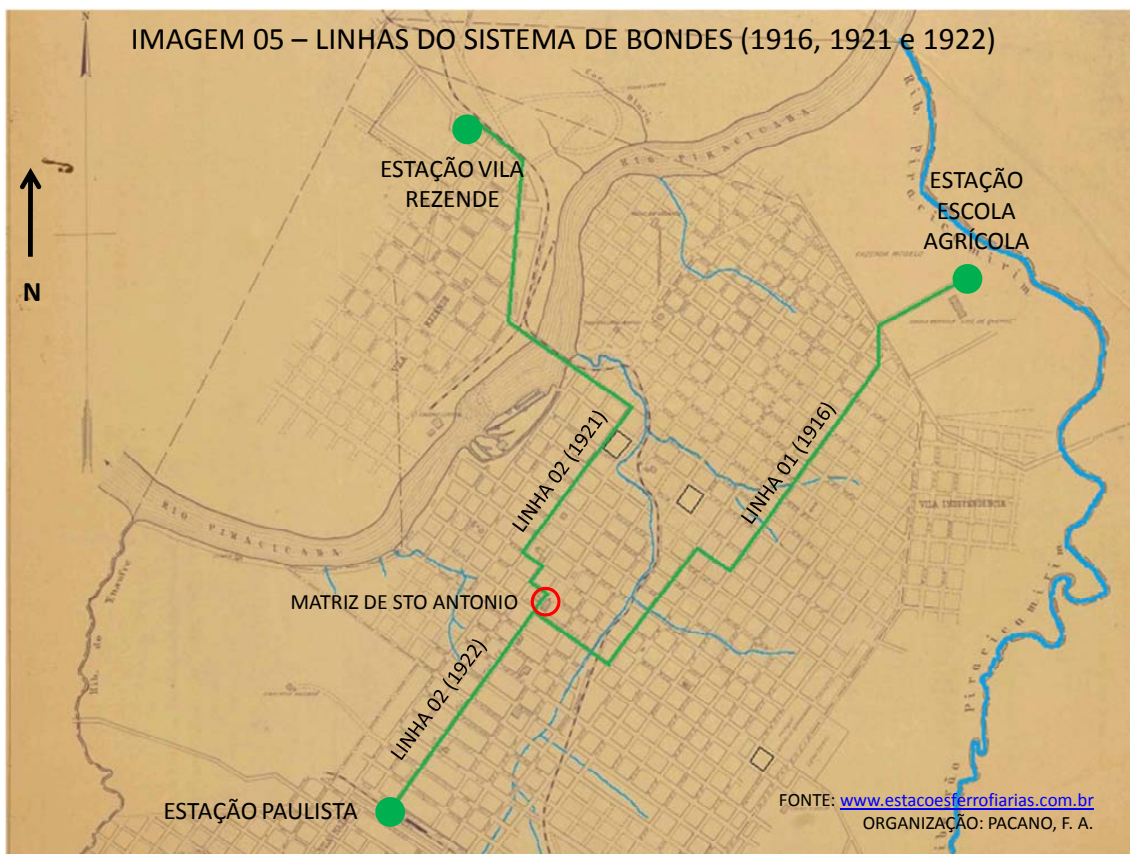
Piracicaba teve três linhas de bondes: para a Vila Rezende, Estação da Paulista e Escola de Agronomia, todos com partida ao lado da catedral. A velocidade não passava de 50 quilômetros por hora. O percurso, da Catedral até a Paulista, era feito em 7 minutos. As demais linhas demoravam em torno de 13 minutos. (ELIAS NETO, 2000, p.147).

A figura 02 nos permite observar as três linhas que operaram em Piracicaba (além de uma quarta que nunca foi construída), e assim podemos refletir acerca do papel que o sistema de bondes teve no processo de expansão urbana sobre o rural, na medida em que incorporava novas áreas do “subúrbio” e “arrabaldes”, ligando-as ao centro por meio de um sistema de transporte rápido e moderno.

Em outros termos, a instalação da densidade técnica de um moderno sistema de transporte, além de seu valor simbólico, significou a contração do espaço, tornando próximo o distante, valorizando certas áreas em detrimentos de outras.



A primeira linha do sistema entrou em operação em janeiro de 1916, ligando o centro à Escola Agrícola, com o seguinte itinerário, como podemos observar na imagem 05: saindo ao lado da matriz, descia a Rua XV de Novembro até o córrego do Itapeva, passava a ponte e virava à esquerda; pela Rua José Pinto de Almeida, passando por sete quarteirões da parte baixa do Bairro Alto, até a Rua Marechal Deodoro, na qual dobrava a direita e subia dois quarteirões até a Rua São José, na qual dobrava novamente a esquerda e seguia por área pouco habitada, tangenciando o Bairro dos Alemães, até a Escola Agrícola, estabelecendo um eixo de desenvolvimento rumo nordeste, numa cidade que ante então tinha crescido para o sul, sudoeste e leste.



Como demonstraremos no próximo capítulo, ao tratarmos de monumentalidade, naquele momento a Escola Normal e a Escola Agrícola eram os maiores ícones da modernidade que havia na cidade. O primeiro formando professores, e o segundo era um elogio à ciência; ambos formando profissionais que se espalharam pelo país. Talvez fosse o sentido por traz do sentido da primeira linha, sob o ponto de vista simbólico; talvez a especulação imobiliária, explique o traçado sob o ponto de vista material.

A reprodução fotográfica a seguir (FIGURA 03) retrata a inauguração da primeira linha. Nela podemos observar seu ponto inicial, tendo ao fundo a lateral da Igreja Matriz. Tratava-se de mais uma celebração da modernidade que se instalava, levando parte dos aproximadamente 15 mil habitantes a se trajarem especialmente para a ocasião. Segundo Vitti, “aquela ‘jardineira’ elétrica foi um ‘estouro’ (...). À noite, aquele fantasma iluminado, transformava-se em sonho de fadas” (VITTI, 1966, p. 95).



Fonte: Museu Histórico e Pedagógico Prudente de Moraes.

Sem dúvidas, essa primeira linha foi fundamental para viabilizar a expansão urbana rumo nordeste, que já havia se iniciado com a instalação da Escola Agrícola, ponto a ser alcançado e limite a essa mesma expansão, que após atingi-la, fez com que a cidade fosse se projetando para leste, descendo a colina até encontrar seu próximo limite natural: o córrego do Piracicamirim.

Na reprodução da fotografia a seguir (FIGURA 04), podemos observar o bonde a caminho da Escola Agrícola. Embora não saibamos ao certo a data ou o ponto da linha em que esta fotografia foi registrada, ao saber que estava a caminho da escola, pode-se supor que seja em algum ponto do final da Rua São João, pois nota-se ao fundo uma grande área desocupada, que mais tarde veio se tornar área residencial nobre.

Assim, não nos parece incorreto supor que a linha ligando o centro à Escola Agrícola, além de integrá-la à cidade, constituiu-se numa clara ação com o objetivo de valorizar as muitas áreas desocupadas entre aquelas regiões.

FIGURA 04 – BONDE A CAMINHO DA ESCOLA AGRÍCOLA (S/D)

FONTE: [HTTP://www.tramz.com.br/pi/pim3.html](http://www.tramz.com.br/pi/pim3.html)

Ao que tudo indica, quando o espaço é dotado de densidade técnica tem reforçada sua imanência, ou seja, sua capacidade de contrair o próprio espaço pela tecnologia aplicada à circulação, que determina os fluxos mais ou menos intensos e, portanto, mais ou menos valorizados, pois segundo Moraes e Costa, “no mercado de trocas, a terra ou o imóvel não serão transacionados pelo valor do espaço em si, mas pelo valor que lhe é atribuído segundo a lógica da circulação”. (MORAIS e COSTA, 1987, p.131).

Esta percepção também encontra amparo nas análises que Ebenezer Howard fez acerca de uma suposta “ecologia humana” que deveria ser observada na construção de “cidades-jardins”, segundo a qual as pessoas seriam atraídas ou repelidas por ímãs. É a densidade técnica e o simbolismo atribuído que, em conjunto, conferem maior ou maior força de atração ao espaço enquanto um ímã.

Assim, entendemos que a circulação proporcionada pelo progresso técnico contrai o espaço, estabelecendo fixos na trama urbana, que mais do que a simples adoção de referências espaciais, constituem-se em ícones da modernidade e da civilidade, na medida em que estimulam e dinamizam os fluxos que a modernização reclama como condição e resultado de si mesma.

A segunda linha do bonde demorou a ser instalada, por conta da desorganização dos fluxos comerciais decorrentes da I Guerra, e iniciou suas operações apenas em dezembro de 1921. Esta linha ligava o centro da cidade à Vila Rezende, do outro lado do rio, constituído assim um eixo de desenvolvimento no sentido noroeste.

Saindo da Matriz, o bonde percorria um quarteirão pela Rua Boa Morte, daí virava à esquerda, descendo mais um quarteirão no sentido da Rua do Porto, virava à direita na Rua Alferes por mais um quarteirão, depois virava novamente à esquerda, mais um quarteirão descendo pela Rua Prudente até virar à direita e tomar a Rua do Rosário seguindo até a Rua da Ponte. Depois de atravessá-la, o bonde virava para a direita e ia até o fim da Av. Rui Barbosa, onde se localizava seu ponto final, conforme podemos observar na imagem 05.

Esta região ganhou importância a partir de 1881, com a fundação do Engenho Central pelo Barão de Rezende e, de início foi ocupada principalmente por imigrantes italianos empregados no cultivo de cana. Antes disso, embora ligada à cidade pela ponte de concreto no salto desde 1873, a região era mais um ponto de passagem do que um bairro urbano.

Em 1893, segundo indicação de Christiano Mathiensen, sabemos que a atual Avenida Rui Barbosa era edificada em apenas um dos lados. Preocupado com que o crescimento daquele “importante subúrbio” acontecesse nos padrões modernos, com ruas e avenidas largas, o então vereador alertava ser necessário que se “mande determinar o alinhamento e a largura desta futura rua, antes que se comece mais edifícios. Como esta rua vai formar um importante subúrbio da cidade, convém em tempo cuidar na sua recreação e beleza.” (MATHIENSEN, 1893. Apud. GUERRINI, 1970, p.239).

O depoimento a seguir nos é ilustrativo do processo de formação da Vila Rezende, bem como de sua futura vocação industrial:

No início do século XX, o Barão de Rezende, abriu e nominou inúmeras ruas, realizou grandes obras como a Ponte Nova (atual Irmãos Rebouças), a Igreja Matriz da Vila Rezende e o Instituto Baronesa de Rezende, ícones do bairro até hoje. E às suas ações se seguiu o surgimento das indústrias ligadas a atividades canavieiras, como a DEDINI e a CODISTIL (construtora de destilaria), as metalúrgicas SANTIN e MANTONI, entre outras. Motivados por esse

desenvolvimento em Piracicaba as famílias Cavallari e Sabadin vem trabalhar nas Indústrias DEDINI. (CAVALLARI, s/d).

Sob o ponto de vista simbólico, a fala popular é um interessante “lugar da memória” (NORA, 1993): ainda hoje, os moradores de bairros distantes do centro a ele se referem como cidade, assim se colocando fora dela. É esse o sentido da identidade presente no depoimento de Elias Neto, em artigo publicado no jornal “A Província”, no qual faz referência ao fato da povoação de Piracicaba ter se iniciado à margem direita do rio, onde hoje estão bairros como a Vila Rezende e Santa Terezinha:

O umbigo de Piracicaba foi enterrado lá e lá continua. É uma história apaixonante, feita de audácia, de dores, de enfrentamentos, de injustiças, de conquistas, de diversidade e de adversidades. Espaço de barões e baronesas, mas, também e especialmente, de colonos e de operários, de empresários e de intelectuais. Certo dia, perto de Santa Terezinha, me perdi pelo caminho e perguntei, a um jovem, como fazia para retornar. Com o dedo, ele apontou a direção: “Piracicaba fica daquele lado.” Antes de ser piracicabano, ele era um rezendino. (A Província, 16/09/2012).



FONTE: <http://fotoeahistoria.blogspot.com.br>

A figura 05 nos é bastante ilustrativa da ocupação territorial da Vila Rezende, pois demonstra como, ainda na década de 1940, os imóveis se restringiam a uma estreita faixa entre as atuais avenidas Dona Francisca e Rui

Barbosa, por onde trafegava o bonde. Entre a Avenida Rui Barbosa e o rio estavam os trilhos da Sorocabana-Ituana, por onde trafegava o trem. Toda área desocupada ao fundo pertencia ao espólio do Barão de Rezende, e só muito mais tarde foi sendo ocupada.

A terceira e última linha a operar na cidade foi inaugurada em 1922. Conforme observamos na imagem 05, o bonde partia do centro, e subindo a Rua Boa Morte chegava até a Estação da Paulista, inaugurada no mesmo dia. Chegando à estação, o bonde virava à esquerda e percorria um pequeno trecho da atual Av. Dr. Paulo de Moraes, para onde a Empresa Elétrica havia a pouco transferido sua garagem.

Na reprodução fotográfica a seguir (figura 06), datada de 1922, podemos observar a o bonde, no final da Rua Boa Morte, chegando à Estação da Paulista, que também estava sendo inaugurada. A estação pode ser vista através do arco construído para a comemoração do centenário da independência.



FONTE: [HTTP://www.tramz.com/br/pi/pi/html](http://www.tramz.com/br/pi/pi/html).

Para proporcionar ao leitor uma visão mais panorâmica do processo de espraiamento da malha urbana a partir da constituição do sistema viário de bondes, reproduzimos a seguir uma planta da cidade (IMAGEM 06), datada de 1950. Sobre ela, além das linhas do bonde, demarcamos algumas construções,

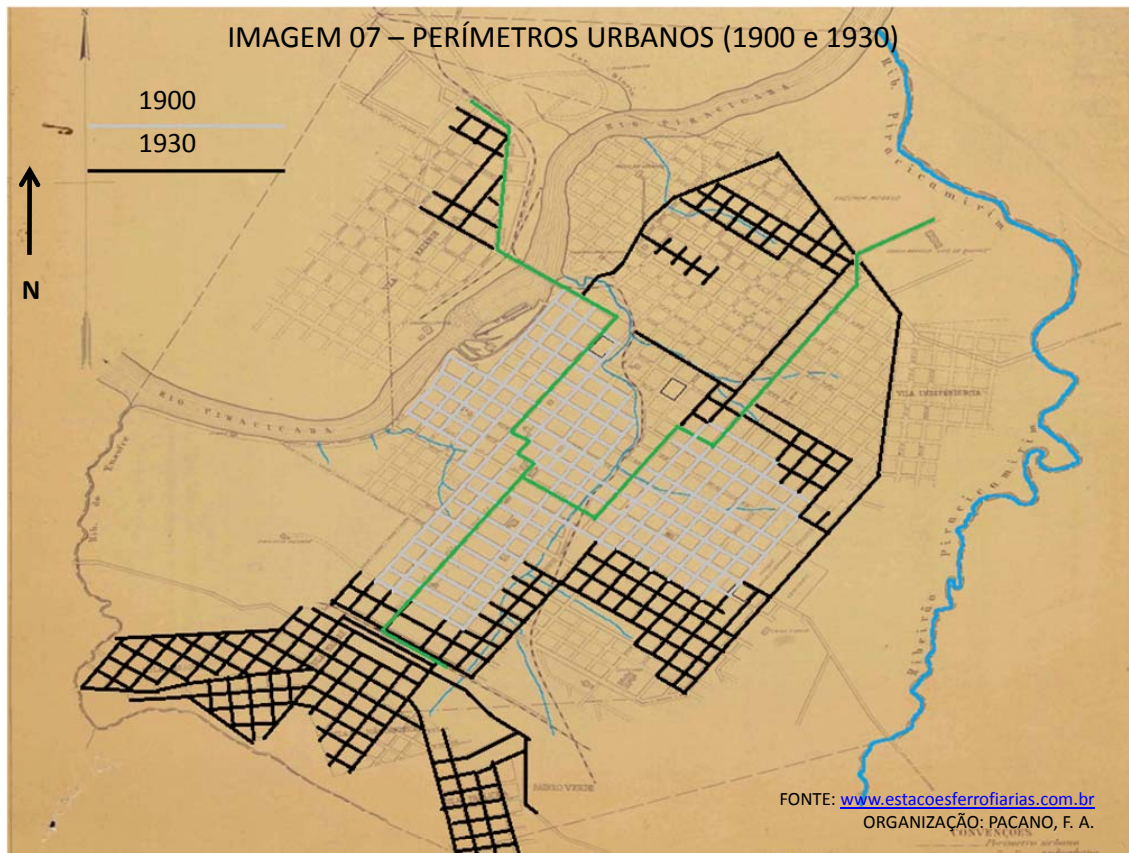
ícones da modernidade, que podiam ser contempladas pelos passageiros daquele moderno sistema de transporte.



Assim, se tomássemos o bonde na Vila Rezende com destino à Estação da Paulista, após passarmos sobre a primeira ponte de concreto armado construída no país, com seus 185 metros, viraríamos à direita e, pela Rua do Rosário, veríamos os seguintes edifícios: o prédio da antiga Escola Complementar (antes SPI); o majestoso Grupo Escolar Moraes Barros e a Igreja de São Benedito. Após algumas curvas chegaríamos à Rua Boa Morte, onde veríamos: a Matriz de Santo Antônio; o Trinity Church e o Colégio Metodista; a Igreja e o Colégio Assumpção e, finalmente, a moderníssima Estação da Paulista.

Porém, se do centro partíssemos para a Escola Agrícola, ao cruzar a ponte sobre o Córrego do Itapeva, veríamos a Estação da Sorocabana-Ituana e percorreríamos um breve trecho residencial do Bairro Alto e do Bairro dos Alemães. Deste último até a Escola Agrícola percorreríamos um longo trecho desabitado dos dois lados da linha.

Na imagem 07 buscamos relacionar as linhas de bondes com o crescimento demográfico da cidade, bem como os vazios urbanos que se formaram provavelmente à espera de valorização imobiliária.



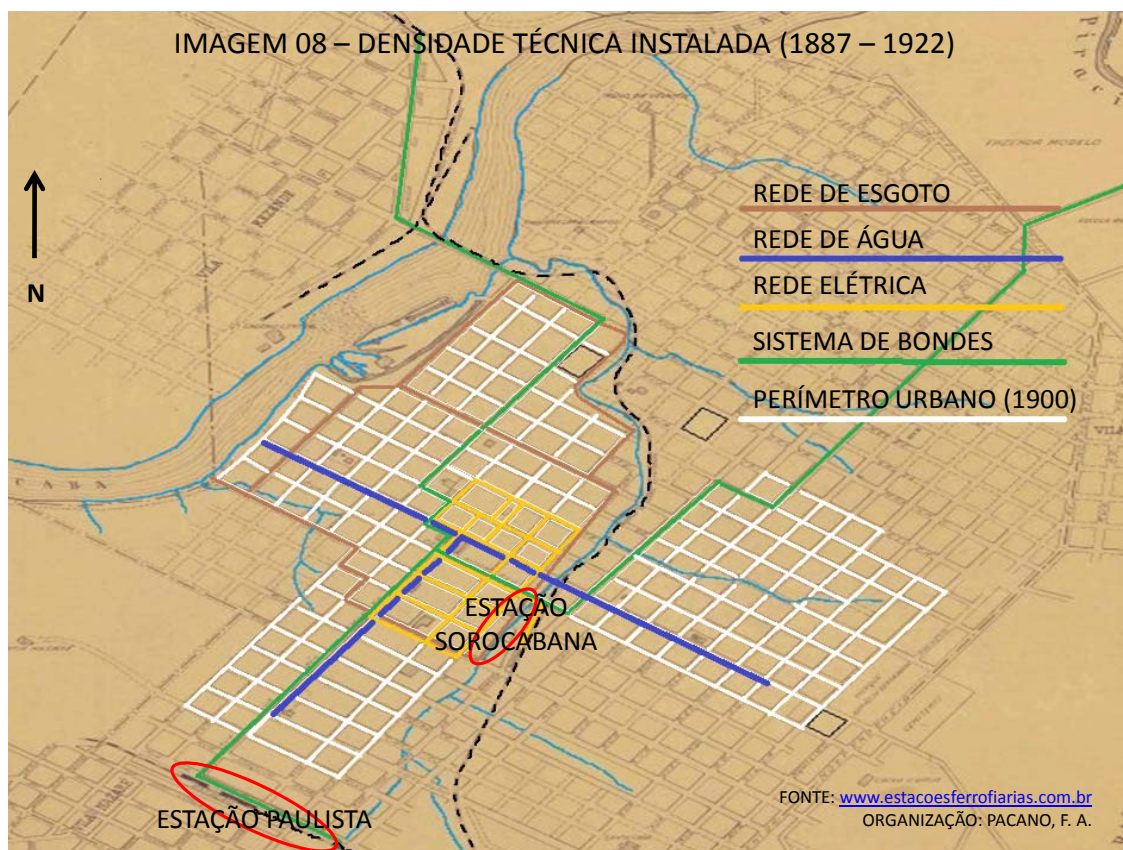
Ao analisarmos a estrutura da malha viária dos bondes, é possível melhor verificar os eixos de expansão urbana para NE, NW e SW.

A despeito de ter sido a primeira a receber a linha de bonde, a região nordeste manteve-se com baixa densidade demográfica, principalmente entre o Bairro dos Alemães e a Escola Agrícola, e mais tarde tornou-se área residencial bastante valorizada.

A região noroeste expandiu-se lentamente, por meio de novos loteamentos a partir de desmembramentos de terras agrícolas pertencentes à família Rezende, e tornou-se importante núcleo da indústria metal-mecânica voltada para o setor sucroalcooleiro, habitada majoritariamente por italianos e seus descendentes.

Por fim, a região sul-sudeste, a partir dos fundos da estação da Paulista, foi a que, dentre as três, sofreu maior adensamento, malgrada a baixa densidade técnica instalada, tornando-se a mais pobre e violenta da cidade.

A seguir, apresentamos a imagem 08, no qual buscamos sintetizar as diversas obras de infra-estrutura urbana que foram instaladas na cidade ao longo do período estudado, conferindo dimensão espacial à sua densidade técnica.



Ao finalizar este capítulo, nos parece conveniente refletir um pouco sobre o sentido e o significado que a infra-estrutura urbana instalada teve sobre o espaço.

No que se refere à instalação da densidade técnica, sob a bandeira do progresso, advogados, médicos, engenheiros, barões, construtores e outros davam materialidade à modernização da cidade. Novas técnicas se punham a serviço da construção de uma cidade saneada, e a força da modernização se impunha de tal forma, que não encontrava que se lhe opusesse.

Às vésperas do século XX a cidade contava com água encanada, luz elétrica e esgotamento sanitário. A observação dos debates e embates em

torno do processo de constituição destas redes no espaço nos permite perceber como a modernidade caracteriza-se por um ambiente de intensa transformação, do qual nada e ninguém podiam fugir. Também nos ensina que, se o ambiente moderno chega a tudo e a todos, chega diferentemente aos lugares e às pessoas.

Assim foi com o sistema de abastecimento de água. Se a moderna tecnologia disponível venceu o problema representado pelo desnível entre a captação e a cidade, por meio do bombeamento, por outro lado, sempre apresentou insuficiente área de cobertura, além de nunca conseguir cumprir com a promessa de fornecer água limpa e filtrada, mormente nos períodos de verão, quando as cheias turvam as águas do rio.

Outro exemplo desta “participação diferencial” na modernidade se pode notar com relação à construção da rede de esgotamento sanitário: se de um lado trouxe o saneamento e a urbanização para os habitantes do centro e de parte dos Altos da Boa Morte; de outro lado condenou os habitantes da Rua do Porto a conviverem com o despejo dos dejetos no rio, fonte de subsistência para pescadores e lavadeiras.

Embora essas redes nunca tenham sido capazes de cobrir todo território urbano, ao longo do tempo houve momentos em que a cidade atingiu resultados bastante satisfatórios, notadamente na década de 1910 e início dos anos 1920.

Com o sistema de fornecimento de luz elétrica ocorreu algo semelhante: no início a rede cobria apenas a parte central da cidade, mas depois de vendida a Empresa Elétrica, a rede foi se expandindo até chegar ao ponto de possibilitar a instalação das linhas de bonde.

O bonde nos parece o mais icônico de todos esses modernos equipamentos urbanos, pois por meio da instalação dos trilhos contraiu o espaço, tornando próximo o que até então se encontrava distante.

Ligando os pontos extremos da cidade, estabeleceu conexões entre o centro da cidade e seus limites, determinando os rumos tomados pelo avanço da mancha urbana por meio da valorização de determinadas áreas em detrimento de outras.

Assim, acreditamos ter demonstrado como a ação do poder público municipal, ao longo do período estudado, atuou na modernização técnica e simbólica da fluidez do tráfego no perímetro urbano de Piracicaba, não apenas por meio da densidade técnica instalada, mas também por meio da edição de posturas que buscavam, claramente, afastar da região central todo e qualquer vestígio do passado.

Passado esse que foi se transmutando em vestígios arquitetônicos ou em reminiscências, quer seja nas rugosidades deixadas no espaço, quer seja nas “modas caipiras” da turma de Cornélio Pires, nos famosos quadros de Almeida Júnior, tais como “caipira tocando viola” e “caipira picando fumo”, na literatura infantil de Thales de Andrade, signos de um modernismo que buscava retratar um tempo pretérito. Foi da cidade que se cantou o “luar do sertão”.

III – Monumentos e Monumentalidades: pontos e sentidos em meio à moderna trama urbana

Ao longo da pesquisa, quanto mais fomos tomando contato com reproduções fotográficas e de pinturas, relatos e descrições, em parte já indicadas, mais se nos foi evidenciando a percepção de que a “*Belle Époque* Caipira”, enquanto experiência moderna deixou pontos referenciais na trama urbana de Piracicaba. Monumentos concebidos e construídos mediante condições objetivas e subjetivas específicas locais, e alimentados por desejos e projeções de um futuro redentor, inevitável, global. Assim, monumentos “glocais” à modernidade, hoje reminiscências, rugosidades no território.

São edifícios, portais, largos e praças que marcam o tempo e o espaço, são como imãs que atraem gente e emanam sentidos pelo seu gigantismo, pela área livre que criam em torno de si, pelos detalhes arquitetônicos, que em conjunto lhes conferem seu aspecto monumental.

Como veremos ao longo deste terceiro capítulo, o monumento, embora expresso na sua dimensão física, material, concreta, tem como condição de sua própria existência a capacidade de ser um marcador, um ponto, uma referência no espaço e no tempo.

Na medida em que os monumentos marcam os espaços atribuindo-lhes significados, adquirem uma áurea que os faz perdurar no tempo, deixando a marca de um modo de ser e de uma maneira de pensar, testemunhando as disputas em torno da apropriação e significação do espaço, assim o valorizando, e também àqueles que os habitam e frequentam.

É assim que o signo emana seu significado, emprestando monumentalidade ao monumento.

Em artigo que relaciona “cidade, monumentalidade e poder”, Rodrigues inicia suas reflexões a partir do seguinte fragmento sobre o conceito de monumentalidade, segundo Lefebvre:

Em toda parte a monumentalidade se difunde, se irradia, se condensa, se concentra. Um momento vai além de si próprio, de sua fachada (se tem uma), de seu espaço interno. À monumentalidade pertencem, em geral, a altura e a profundidade, a amplitude de um espaço que ultrapassa

seus limites materiais. (LEFEBVRE, 1999, p. 46. Apud, RODRIGUES, 2001, p. 589).

No referido artigo, Rodrigues afirma que para além da objetividade física do monumento, a “monumentalidade atua na dimensão do simbólico, dando visualidade, representando e valorizando as idéias, ações e concepções daqueles que a utilizam”. (RODRIGUES, 2001, p. 589).

Roberto Lobato Correa aponta que os estudos sobre os monumentos na Geografia são recentes, inicialmente percebidos pela pesquisa de Harvey (1979) sobre a Basílica de Sacré-Couer em Paris, a partir de um olhar sobre os embates políticos de sua formação. Para Correa, a Geografia precisa se atentar para os ganhos ao realizarmos pesquisas nesta direção, posto que o espaço urbano nos pode ser revelado e concebido por meio dos monumentos, combinando suas seguintes características:

- i – Perpetuar antigas tradições consideradas positivas, tanto para o presente como para o futuro.
- ii – Fazer parecer antigo aquilo que é novo e considerado necessário para o presente e o futuro. A força da tradição, mesmo inventada, asseguraria alcançar os objetivos desejados.
- iii – Transmitir valores de um dado grupo como se fossem de todos. Esses grupos podem ser religiosos, étnicos, raciais e sociais.
- iv – Afirmar a identidade de um grupo religioso, racial ou social. Neste caso, como no anterior, relações de poder estão presentes na concepção e construção de monumentos.
- v – Glorificar o passado, acentuando os seus valores, pensando no presente e mesmo no futuro.
- vi – Sugerir que o futuro já chegou, sendo portador de novos sentidos, vinculados, via de regra, ao progresso e à harmonia social, construídos pelos grupos socialmente poderosos do presente.
- vii – Criar “lugares de memória”, cuja função é a de coesão social em torno de eventos de um passado comum. (CORREA, 2007, p.09).

Assim, considerando que a monumentalidade está presente no monumento, mas a ele transcende no tempo e no espaço, sua materialização num ponto qualquer da trama urbana se configura numa espécie de imã que atrai pessoas e emana urbanidade, civilidade, polidez, aqui compreendidas como “modus vivendi”, sendo esse o sentido mais profundo “que a monumentalidade e o monumento apresentam na construção do espaço como campo de significações.” (RODRIGUES, 2001, p. 590).

Neste sentido, encaramos o monumento enquanto documento privilegiado para se buscar entender um modo de ser e viver capaz de ordenar o espaço, na medida em que sua grandiosidade avisa e comunica o passado e, ao mesmo tempo, orienta a ordenação do futuro, do eterno moderno que se buscava construir.

Bem sabemos que há “monumentos intencionais” e “monumentos não intencionais”. Os primeiros são conscientemente erigidos, sob a forma que estejam, por determinados setores sociais a fim de comunicar algo do e ao futuro; os segundos foram produzidos e nos legados ao acaso da vida, não exatamente com o propósito de comunicar o futuro, e sim registrar o presente.

No entanto, intencionais ou não, compreendemos que eles devem ser observados sob a perspectiva dialética. E é nesta perspectiva, pela qual um constrói o outro sobre seus escombros, que consideramos importante vasculhar a memória por meio da observação dos monumentos em sua resistência ao tempo, tanto do ponto de vista da sua materialidade, quando preservado ou atualizado, quanto do ponto de vista do sentido que continuam emanar.

Considerando que a inscrição de ícones modernos no urbano está diretamente relacionada ao poder e ao controle sobre o espaço, torna-se quase inevitável que sejam recorrentes em nossas análises os “monumentos intencionais”, tais como os templos religiosos, as escolas e as indústrias; mas temos claro que compreender sua significação implica na compreensão da significação de seu contrário, se nos permitirmos observar o processo histórico espacial de construção da modernidade de maneira dialética, assim não nos tornando reféns da intencionalidade daqueles que erigiram ou preservaram tais monumentos.

O monumento é, portanto, um legado à memória coletiva, um legado “criado pela mão do homem” e por ele edificado para carregar consigo toda uma carga de concepções que o farão símbolo de uma mensagem que quis ser passada, de um aviso ou de uma instrução que se desejou transmitir. A categoria concreta, empírica do monumento não se limita, então, ao objeto, uma vez que ele leva uma carga simbólica, abstrata — sua monumentalidade —, a qual tem por função trabalhar sobre o imaginário social.” (RODRIGUES, p. 2001, p. 592)

Para além de marcar pontos na trama urbana, os monumentos nos ajudam a compreender os sentidos dos fios que a tecem, pois o monumento não é “só mais um objeto presente no espaço urbano; é idéia, concepção, crença: a própria espacialização de uma idéia, concepção de mundo que procura tanto auto-afirmação quanto subjugação de outras idéias e concepções destoantes.” (RODRIGUES, 2001, p. 592)

Pelo modo como nos apropriamos dos conceitos acerca da monumentalidade, anteriormente tratados, entendemos que os monumentos materialmente percebidos enquanto templos religiosos, escolas e indústrias têm seus significados construídos a partir do vértice formado pela sua forma, pela sua função e por sua localização espacial relativa, e assim buscaremos tratá-los ao longo deste capítulo.

Ainda segundo Rodrigues, a partir do modernismo dos anos 1920, ocorre uma suposta retração do estilo monumental, pois a arquitetura passa a se orientar por uma racionalidade apoiada no binômio forma arquitetônica - função social, abandonado de vez às “estéticas neoclássica, eclética e Art Nouveau predominantes no final do século XIX, e bastante propícias ao monumentalismo”. (RELPH, 1987. Apud, 2001, p. 594).

Embora pretendida por urbanistas e arquitetos, esta ruptura com a monumentalidade em favor da relação forma – função não se fez. O simbolismo que dá sentido à monumentalidade apenas passou a ser diferente em seu conteúdo, pois na modernidade não se projetam mais monumentos dedicados a “príncipes e soberanos”, mas se projetam monumentos orientados por um ideário de sociedade que se quer construir por meio de “escolas, projetos habitacionais, comunidades democráticas, fábricas — que estava implicada nas declarações reprovadoras sobre a monumentalidade”. (CREIGHTON, 1962, p. 7. Apud, RODRIGUES, p. 592).

Os “democráticos” monumentos modernos (para não dizer burgueses) são considerados como obras para o benefício de toda a sociedade, embora tenham se transformado em instrumentos poderosos tanto para o controle do espaço, para o aumento dos lucros, como também para a construção de um imaginário social que vincula o progresso social ao econômico. (RODRIGUES, 2001, p. 595).

O progresso social pretendido vinculava-se à percepção de que a modernidade se produz a partir de sua dimensão civilizatória e disciplinadora. Por isso optamos por observar alguns monumentos que de uma forma ou outra exerceram tais funções, e por isso constituíram-se em ícones do processo de apropriação física e simbólica do espaço urbano, por meio da construção de sociabilidades modernas e da modernização tecnológica da produção deste mesmo espaço, condição e resultado de si mesmo.

Templos religiosos, escolas e indústrias, observados em conjunto na sua forma, no seu conteúdo e em sua localização, permitem acompanhar a construção da modernidade de uma “cidade da produção” e do “saber”, tanto do ponto de vista do tempo quanto do espaço, posto que tais ícones modernos foram e são referências que irradiavam a modernidade e a modernização pelo território, tornando-o cada vez mais moral, mais civilizado, mais urbano, mais racional, mais capitalista e, ao mesmo tempo, mais comunitário, se bem que segregador entre comunidades.

1 - Templos Religiosos: evangelizar e civilizar

A princípio pode parecer um contra-senso eleger templos religiosos como monumentos modernos, posto que as religiões costumam trazer consigo considerável carga de conservadorismo.

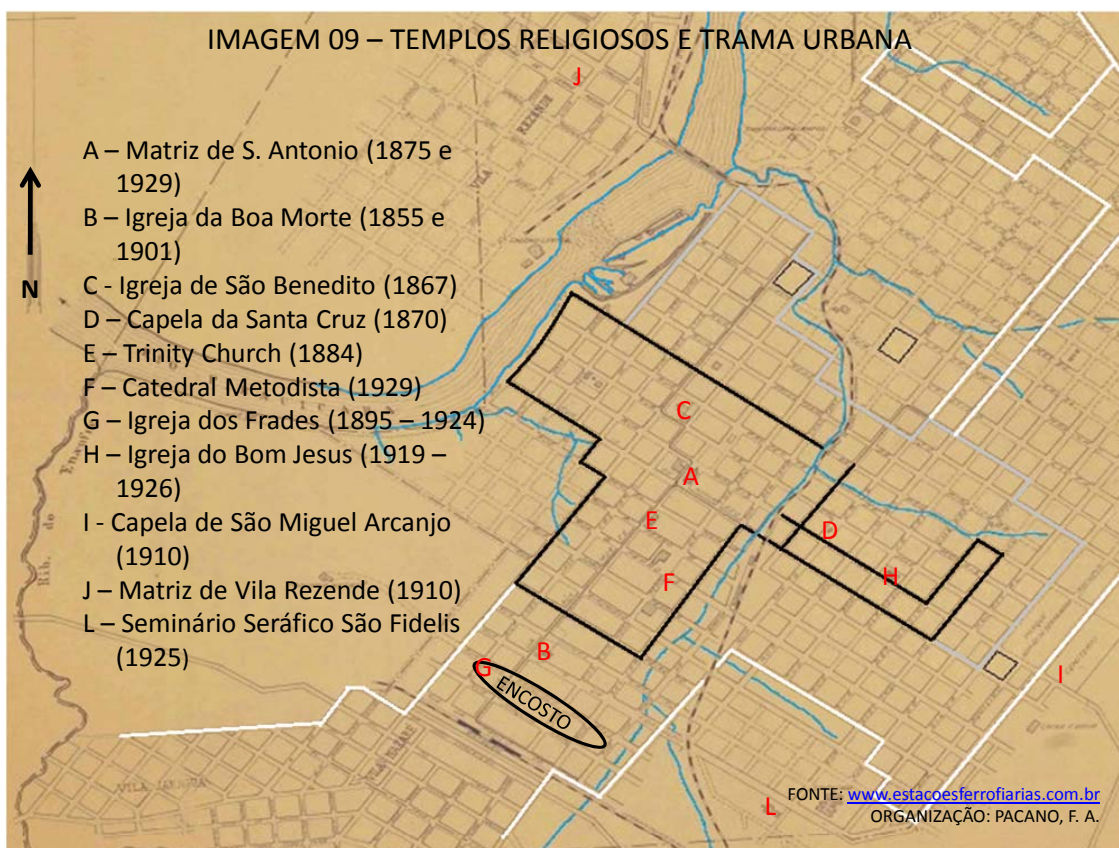
No entanto, como nos demonstrou Berman, a modernidade é essencialmente contraditória, e a atualização dos templos religiosos, por meio de intervenções arquitetônicas, bem demonstra como aqueles aspectos do passado que “devem” ser preservados o são por meio de sua atualização modernizante.

Além desse aspecto teórico, uma das características da cidade que analisamos (1889-1930) é sua relativa pluralidade religiosa decorrente da vinda de imigrantes europeus: italianos católicos; alemães e norte-americanos

protestantes; além da presença de kardecistas e praticantes de religiões afro-brasileiras.

A observação das transformações ocorridas nos monumentos religiosos, e nas suas respectivas monumentalidades, nos permite flunar sobre a cidade no seu fazer-se, buscando compreender a apropriação e a produção do espaço urbano num período de modernização, que tinha no elemento fé um pilar de sua construção que não podia ser enterrado junto com tudo que era arcaico, pois segundo Oliveira a “irradiação religiosa da fé é intrinsecamente glocal, isto é, simultaneamente aberta à conquista de novas localidades e suficientemente fechada para fazer de cada lugar-mundo uma originalidade da experiência devocional” (OLIVEIRA, 2014, p.153)

Até o início da década de 1880, alguns templos pontuavam o espaço urbano: a Matriz de Santo Antonio; a Igreja da Boa Morte e a Igreja de São Benedito; do outro lado do Itapeva, à sua margem direita, no Bairro Alto, Capela da Santa Cruz do Mato, como podemos observar na imagem 09.



No centro da cidade, no alto da colina entre o Córrego do Itapeva e o Rio Piracicaba, estava a Matriz de Santo Antônio, na sua terceira versão, concluída

em 1875, ainda no estilo barroco, com frontispício e entalhes feitos por Miguel Arcanjo Benício D'Assunção Dutra, e manteve-se a mesma até 1921, quanto passou por alterações que a tornaram mais moderna.

No Alto da Boa Morte ficava a Igreja de Nossa Senhora da Assunção, ainda em sua primeira versão (1855), também “planejada por Miguel Dutra, totalmente ornamentada com retábulos e arcadas Barrocas”. No início do século XX este templo foi demolido e reconstruído, pelo que passou por profundas transformações, descaracterizando a arquitetura original. (IPLAP, 2012, p. 44).

No centro da cidade, a três quadras da Matriz, se localizava a Igreja São Benedito, construída em 1867 no lugar da antiga Igreja do Rosário, também “com plano total de Miguel Arcanjo Dutra” e, portanto, também barroca. (IPLAP, 2012, p. 32).

Por fim, mas não menos importante, a Capela da Santa Cruz do Mato. Da origem da cruz não se tem registro. A capela que a guardou por quase oitenta anos foi construída entre o final da década de 1860 e início de 1870, por José Custódio Gomes.

Diferentemente das demais cidades estudadas pelo CEMUMC, quase todas localizadas novo oeste paulista, e portanto mais jovens, Piracicaba é muito antiga, fundada no século XVIII, em 1767, daí os fortes traços barrocos em sua arquitetura sacra, justificando a importância que teve Miguel Dutra, famoso artista ituano, nas suas construções; daí também a necessidade que a modernidade trouxe de intervenções arquitetônicas que modernizassem tais templos.

Igreja e Largo da Matriz de Santo Antônio (1875 e 1921)

Quando da proclamação da República, a Igreja Matriz de Santo Antônio estava em sua terceira versão, concluída entre 1870 e 1875, e “configurava-se uma das mais representativas obras da arquitetura tardo-barroca da cidade, com obras conduzidas por Miguel Arcanjo Benício D'Assunção Dutra.” Em 1921 o edifício passou por reformas em sua fachada principal, com a colocação de

“apliques de elementos Neoclássicos”, dando origem à sua quarta versão, que a se manteve até 1939, quando um incêndio a destruiu. (IPLAP, 2012, p. 15).

A segunda versão da Matriz de Santo Antônio havia sido construída em taipa de pilão por volta de 1816, e ruíra em 1833. Segundo Vitti, a construção possuía configuração extremamente típica da época e seguramente dentro de um saber fazer de senso comum. (1989)



FONTE: Arquivo da Câmara Municipal de Piracicaba.

A terceira versão da Matriz, construída em tijolos entre 1870 e 1875, quando a cidade possuía, aproximadamente, 5.000 habitantes, Era maior e mais rica em detalhes, mas ainda marcadamente barroca.

À medida que a cidade crescia e ganhava novos templos religiosos, a matriz de feições barrocas parecia destoar do entorno. Segundo um artigo do “Almanak de Piracicaba para o ano de 1900”, quando a cidade tinha aproximadamente 14.000 habitantes, a Matriz era considerada “um templo velho e feio, tem na frente da torre no centro, um relógio, cinco janelas e uma porta de entrada. Seu interior é por demais singelo”. (CAMARGO, 1900).

No início da década de 1920, quando a população urbana havia saltado para 22.000 pessoas, e a cidade já contava com muitas outras construções imponentes, a Matriz passou por reformas, ganhando “nova fachada principal com apliques de elementos Neoclássicos, além de novo interior em 1925. (IPLAP, 2012, p. 15).

Se observarmos e compararmos as reproduções fotográficas da terceira com quarta versão da Matriz, podemos melhor



FONTE: Arquivo da Câmara Municipal de Piracicaba.

visualizar as transformações ocorridas em sua fachada externa, alterando significativamente o monumento, que assim ganhava ares arquitetônicos mais ecléticos e, portanto, mais modernos.

A antiga edificação já possuía a torre sineira central que originalmente foi composta com envasadura ogival e com a reforma passou a ter arco pleno. Possuía também um relógio logo abaixo do sino. À fachada foram acrescentadas pilastras da ordem colossal com capitel coríntio. A ordem coríntia também foi usada nas pilastras da torre e nos arremates da portada e das janelas. Dividida em três blocos, a fachada principal apresentava frontão cimbrado na porção central, portada no térreo e janelas gêmeas de abrir, com bandeira em arco pleno. Em cima da portada principal havia um anjo alado esculpido. Nas laterais, frontões triangulares na platibanda e janelas de abrir, com arco pleno, somente no primeiro pavimento, ou seja, no coro. Como arremate, na platibanda havia várias compoteiras e quatro imagens, provavelmente os quatro evangelistas, como na Catedral de Campinas. As fachadas laterais conservaram as características anteriores. (IPLAP, 2012, p. 16).

Igreja e Largo de Nossa Senhora da Assunção (1855 e 1926)



FIGURA 09 – IGREJA NOSSA SENHORA DA ASSUMPCÃO (s/d)

FONTE: IPLAP, 2012.

Localizada no alto de uma colina, na esquina das ruas Boa Morte com a Gomes Carneiro, foi originalmente construída entre 1853 e 1855, também pelo artista Miguel Arcanjo d'Assumpção Dutra, “ornamentada com retábulos e arcadas barrocas”. (IPLAP, 2012, p. 44).

Ao seu lado, no local onde mais tarde foi construído o Colégio Assumpção, ficava um cemitério para religiosos. Daí o nome da igreja e da rua que do centro da cidade lhe dá acesso: Nossa Senhora da Assumpção ou Boa Morte.

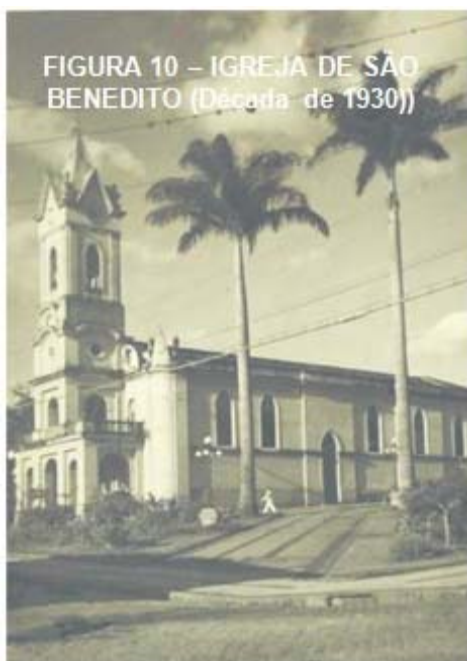
Em 1901 o Colégio Assumpção, recém construído no lugar do antigo cemitério foi parcialmente destruído por um incêndio e “na reedificação do colégio, o arquiteto Alberto Borelli incluiu nos seus planos a demolição da

antiga Igreja da Boa Morte e a construção de uma nova igreja no local” (FIGURA 09), concluída apenas em 1926. (IPLAP, 2012, p. 44).

Embora não tenhamos encontrado imagens da igreja original, considerando o construtor e o período da construção, é lícito supormos que também se tratava de uma obra no estilo barroco. Com sua demolição e reconstrução tal estilo cedeu lugar ao estilo neo-renascentista, como caracterizado pelo IPLAP:

Os detalhes da fachada principal são de inspiração Renascentista com nichos, óculos, janelas em arcos plenos, molduras e ordens de colunas utilizadas de maneira livre, sem a rigidez do Classicismo antigo. Possui uma cúpula bastante significativa inspirada na igreja Santa Maria Del Fiore de Florença, marco da arquitetura do Renascimento italiano. As obras da cúpula foram executadas, muitos anos após o início das obras, por Paulo Pecorari e seu sócio Romanini, sendo que este morreu na obra, numa queda do andaime. Como o Neoclassicismo do edifício se inspira no repertório do Renascimento italiano, classifica-se como Neorrenascentista. (IPLAP, 2012, p. 44).

Igreja e Largo de São Benedito (1867)



FONTE: IPLAP, 2012.

A igreja de São Benedito data de 1867, e foi construída no largo que antes abrigava a Igreja do Rosário. Tal qual a Igreja dedicada à Nossa Senhora da Boa Morte, foi projetada por Miguel Arcanjo Benício D'Assumpção Dutra, no estilo barroco, como de resto eram as demais igrejas por ele projetadas.

Em 1892, ao prédio original, foi anexada uma torre frontal, projetada por Isidoro Correa e construída por Antonio Alves Pompeo e Carlos Dias, sob a direção de Antonio Martins Duarte Mello. Desta maneira, o estilo barroco original “ganhou uma torre Neogótica, e manteria os dois estilos em convivência com elementos Neoclássicos.” (IPLAP, 2012, p.)

Em 1906 inicia-se nova reforma da Igreja que se estendeu até 1912. Em 1917 suas paredes de taipa foram totalmente demolidas em favor da construção de um novo projeto, de autoria do engenheiro Eduardo Kiehl, como podemos observar na figura 10. A obra ficou ao cargo do construtor João da Silva Amaral e do mestre-carpinteiro Augusto Rochelle.

Os três templos anteriores tinham em comum, além do catolicismo, do estilo original barroco, e do elemento de grandiosidade arquitetônica que caracteriza os monumentos, o fato de estarem à margem esquerda do córrego do Itapeva, num momento em que a cidade se desenvolvia majoritariamente entre este e a margem esquerda do Piracicaba.

A imagem 09, construído a partir das informações contidas em Guerrini, nos permite melhor espacializar o que vimos tratando, ou seja, o lugar relativo destes templos em meio à trama urbana. Em 1869, a cidade possuía as seguintes ruas, no sentido NW-SE: do Porto; do Sabão; do Vergueiro; da Palma; do Rosário; da Constituição; da Boa Morte; do Comércio; da Glória; da Misericórdia; Alegre e Bela Vista. No sentido NE-SW, as ruas eram: do Piracicaba; das Flores; dos Pescadores; São José; Direita; da Quitanda; do Ourives; da Esperança; Municipal; Ipiranga; Riachuelo e do Jardim. Em vermelho, as letras indicam os templos e respectivos largos: A, da Matriz; B, da Boa Morte; C, de São Benedito e D, da Santa Cruz. (GUERRINI, 2009, p. 39).

Assim, nos chama a atenção o Largo e a Capela de Santa Cruz, pela sua forma arquitetônica, por sua função social e por sua localização. Embora também católico, este monumento se diferencia dos outros três, pois não era grandioso, quer no porte da construção quer nos detalhes externos e internos; e estava localizado à margem direita do Itapeva, no Bairro Alto, região que à época era composta por chácaras e que contava com baixa densidade demográfica, havendo apenas cinco ruas abertas.

Ainda na perspectiva comparativa, trata-se de monumentos urbanos distintos, em áreas distintas, e que por isso atraíam pessoas diferentes e, ao mesmo tempo, deles emanavam distintas sociabilidades. Enquanto o primeiro era freqüentado pela elite local, o segundo recebia não tão distintos freqüentadores, como veremos a seguir. Aos diferentes monumentos correspondem diferentes monumentalidades.

Capela e Largo de Santa Cruz (1870)

O Largo de Santa Cruz está localizado na rua de mesmo nome, entre as ruas Moraes Barros e São José, no antigo caminho para o Monte Alegre, e não se sabe ao certo a data e o motivo de lá ter sido erigida tal cruz.

Segundo Guerrini, em maio de 1869, José Custódio Gomes solicitou à Câmara a cessão do terreno, "p.a nelle edificar uma casa p.a guardar uma cruz que naquelle lugar os fiéis deixaram". Como não possuía recursos próprios, Custódio recorreu à subscrição popular e, enfim, construiu a referida capela. (GUERRINI, 2009, p. 40).

Porém tal não ocorreu sem percalços, pois em 25 de agosto do mesmo ano, a obra, ainda inacabada, "foi demolida, a golpes de picaretas e machado, por um grupo de homens chefiados por António de Barros Ferraz, Barão do Piracicamirim, em razão do que se originou um dos mais rumorosos processos havidos em Piracicaba de outras eras." (GUERRINI, 2009, p. 41).

Segundo o IPLAP, o "Largo que se constituiu em volta da capela reunia uma população pobre, geralmente formada por afrodescendentes, que realizavam ritos e festividades religiosos" (2012, p. 18).

A afirmação anterior encontra amparo na obra de Guerrini, que cita trecho da Gazeta de Piracicaba de 18 de abril de 1884, que previa como seriam as festas em louvor à Santa Cruz:

Consta-se que no dia 21, começarão na respectiva capela as novenas, isto é, muita pagodeira, jogos e às vezes muita briga, parecendo que tudo isso não se aplica em louvor à Santa Cruz; ali reúnem-se também numerosos devotos de Baccho. (1970, p. 115).

O monumento materializado na "Capela de Santa Cruz do Mato", nome popular que resistiu inclusive na obra de Archimedes Dutra (FIGURA 11), foi demolido no início da década de 1940, "quando já muito deteriorada". Segundo o IPLAP, além "do estado de conservação, o motivo teria sido também o de eliminar um espaço de concentração popular, visto com muito preconceito pela sociedade burguesa e pela imprensa da época." (2012, p. 18).

FIGURA 11 – CAPELA DE SANTA CRUZ DO MATO (s/d – Desenho de Arquimedes Dutra)



FONTE: IPLAP, 2012.

A monumentalidade simbolizada pela “cruz”, no caminho entre a cidade e o Monte Alegre, no meio do “mato”, de alguma forma permaneceu reminiscência nos usos e costumes que os frequentes deram ao local.

A área da capela foi doada por Albano Leite do Canto, “sob a condição de continuarem-se as festas “de sua invocação”. Da compra e doação não se passou escritura.” (GUERRINI, 1970, p. 134).

“Infelizmente, devido a simplicidade de suas formas e por conta da freqüência humilde, a capela não foi devidamente registrada em imagens, havendo como iconografia, apenas um croqui realizado pelo Padre Francisco de Castro em 1858 e um desenho de Archimedes Dutra, realizado anos após seu desaparecimento.” (IPLAP, 2012, p. 18).

A não conservação do prédio da capela, bem como a inexistência de registros fotográficos também são testemunhos da memória, que às vezes nos fala pelo silêncio, e se alinham às discussões sobre a intencionalidade ou não dos monumentos, de sua preservação e registro. Nestes termos, cremos se tratar de um monumento não intencional.

Nas décadas de 1880 e 1890, ocorreu a multiplicação de templos religiosos católicos e não católicos, notadamente dos metodistas, pontuando a trama urbana com mais um monumento, de estilo arquitetônico distinto, de monumentalidade distinta. Monumentos modernos são como totens antigos,

em torno dos quais comunidades distintas celebram seus valores, cultuam o passado e orientam a construção do futuro.

O Trinity Church e a Catedral Metodista (1884 e 1929)

O Trinity Church foi o primeiro templo metodista construído pra esse fim na província de São Paulo. Localizava-se na esquina das ruas Boa Morte e Rangel Pestana, ao lado do Colégio Piracicabano. Construído na primeira metade da década de 1880, rompeu com o barroco da paisagem, trazendo “elementos do Neoclássico com o Neogótico, uma das primeiras edificações sacras ecléticas da cidade” (IPLAP. 2012, p.20).

A construção da capela metodista, entre 1884 e 1885, foi objeto de acalorados debates na câmara municipal: de um lado o padre Galvão; de outro os Moraes Barros, padrinhos políticos do metodismo em Piracicaba. (Guerrini, 2009).

Segundo Veiga (1975), o argumento do padre se dirigia tanto á forma do monumento, que contava com uma torre então constitucionalmente vetada a templos não católicos, mas também à localização do monumento, na Rua Boa Morte, entre a Matriz de Santo Antônio e a Igreja de Nossa Senhora da Boa Morte, trajeto natural das procissões, conforme podemos notar na imagem 09.

Compartilhamos com Matta (1986) a perspectiva de que uma procissão constitui-se num ritual da ordem, pelo qual as sociedades renovam seus votos e se exibem para deus e para os outros homens, se mostrando merecedora de redenção. Neste sentido, consideramos que a reação católica não era apenas contra o monumento, mas também à sua localização e, principalmente, contra sua monumentalidade.

Às queixas do padre respondeu a câmara nos seguintes termos:

A maioria da Câmara aprovou a planta, tendo em vista o artigo 5º da Constituição do Império que permite o exercício de todas as religiões em casas para isso destinadas, com tanto que não tenham forma exterior de templo. Não havendo lei alguma que determine qual a forma exterior de templo católico entendeu que seria arbitrariedade negar aprovação à planta por ter uma torre em um dos lados da frente por que não é a torre forma exclusiva do templo católico, havendo templo sem torre, e podendo haver e

mesmo havendo edifícios particulares com torres e torreão. Aprovada a planta, edificarão os metodistas o seu edifício de conformidade com ele, e estando prestes a concluir-se o Reverendissimo desta paróquia, apresentou contra eles reclamação que, a Comarca não atendeu pelas razões expostas em virtude das quaes havia aprovada a planta é o que esta Câmara tem a informar a V. Excia. Deus guarda a V. Excia. Paço da Câmara Municipal em 27 de setembro de 1885. (Veiga, 1975).

Na figura 12 podemos observar a tão polêmica torre da capela metodista no final do século XIX, que a despeito do hábil argumento da câmara, não somente fora construída com características de templo religioso, como também abrigava em sua torre um sino que avisava os fiéis os horários dos cultos, assim marcando o espaço e o tempo.

No volume do IPLAP dedicado aos templos religiosos encontramos a descrição dos detalhes arquitetônicos da obra, que garantiam seu ecletismo em meio à paisagem sacra barroca que até então se constituía:



FONTE: IPLAP, 2012.

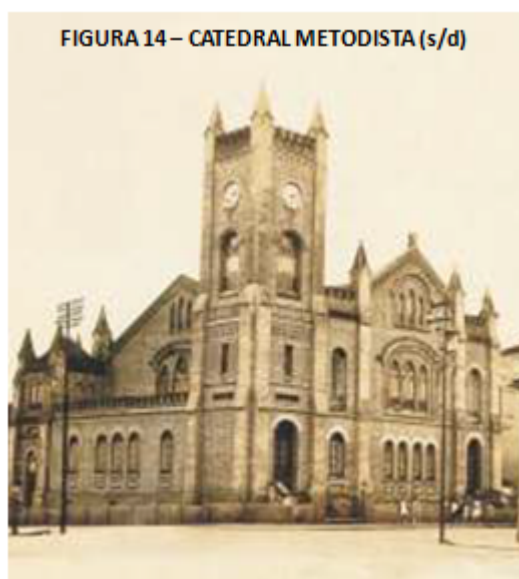
O edifício (demolido em 1965), construído com porão não utilizável, trazia em suas características arquitetônicas elementos constantes nas igrejas americanas ou inglesas da época. Pequena e simples, edificada em alvenaria aparente, apresentava as janelas e a porta principal em forma de arcos ogivais advindas do Neogótico, suas janelas ogivais eram duplas, em forma de 'M'. Porém, o frontão e o campanário são evidentemente Neoclássicos e ornamentados com sombras e lambrequins característicos dos *Chalets* - denotando o caráter Eclético da obra. Atrás do altar havia uma cúpula sextavada, acompanhando o nicho que marcava o local clerical da obra. O muro que protegia a capela merece destaque por suas colunas arrematadas com pináculos geométricos em círculos e triângulos e gradil de madeira. (IPLAP, 2012, p. 21).

À época da inauguração do Trinity Church, a cidade contava com aproximadamente 7.000 habitantes, distribuídos em aproximadamente 1.600 casas, o que nos permite especular sobre o impacto de sua construção na paisagem e no ambiente urbano. Na figura 13 podemos notar o campanário do templo metodista, numa fotografia tirada a partir da torre da catedral.



Segundo um recenseamento de 1920, a população da cidade, considerando-se a Vila Rezende, saltara para 19.173 habitantes, e à medida que a população cresceu e a cidade se expandiu, houve a necessidade de ampliação do espaço físico do templo, bem como ocasião de sua atualização enquanto monumento ao moderno.

Aproveitando os festejos do Centenário da Independência, em 7 de setembro de 1922 foi assentada a pedra fundamental do novo templo metodista, agora uma catedral, localizada na esquina da rua Governador com a D. Pedro I, onde se encontra atualmente, conforme a imagem 09.



O novo templo metodista foi inaugurado em 1928, quando a cidade tinha aproximadamente 30.000 habitantes.

Seu projeto foi elaborado pelo “engenheiro americano Wiley Theodore Clay”, e a construção esteve aos cuidados dos “construtores locais, Paulo Caviolli, Jayme Blandi e Luiz Walder”. Na figura 14 podemos observar a Catedral Metodista em 1930, logo após sua

inauguração.

O templo metodista agora estava localizado em local ainda mais nobre, na Rua do Comércio, na esquina do Largo do Mercado Municipal, o que conferia maior projeção no espaço a um monumento também era maior e mais imponente, assim caracterizado pelo IPLAP:

A característica tipológica predominante na fachada construída é Neorromânica, mas há também elementos do Neogótico nas janelas superiores. A alvenaria aparente, as janelas superiores com arcos ogivais, os elementos da torre (contrafortes, ameias, arcos lombardos), podem ser encontrados em muitas edificações eclesiais inglesas da Idade Média e Universidades como a de Oxford, na Grã-Bretanha. Portanto, trata-se de um edifício Eclético, por reunir elementos de vários estilos arquitetônicos e plásticos, não sobressaindo no conjunto um estilo único. (IPLAP, 2012, p. 41)

Igreja do Sagrado Coração de Jesus (1895 e 1924)

Se a imigração norte-americana demandou os templos metodistas, a imigração italiana para a cidade, muito mais expressiva, também demandou a construção de novas igrejas católicas.

Os frades capuchinos chegaram à cidade em 1890 e se instalaram provisoriamente junto às irmãs do Colégio Assumpção. Logo adquiriram uma chácara no quarteirão entre as ruas São Francisco de Assis, Alferes José Caetano, Joaquim André e Boa Morte, antiga região do encosto, para onde se mudaram, dando início às obras da nova igreja em janeiro de 1893, como podemos observar na imagem 09.

Pelo que as fontes e bibliografia indicam, a Igreja dos Frades foi a primeira edificação importante a ser construída no “encosto”, área que até o final do século XIX foi utilizada para deposição de lixo da cidade. Assim, nos parece que sua construção foi determinante para que a cidade conquistasse o topo da colina dos “Altos da Boa Morte”, abrindo caminho para a instalação da Estação da Paulista, em 1922.

Entre idas e vindas, a obra se estendeu de 1893 e 1924. A princípio a construção esteve ao cargo do “arquiteto J. L. Madein” e do “construtor Luigi Lorandi”, que contavam com o auxílio dos “pedreiros Carlos Adâmboli e Antônio

de Fávero”. Em meio à obra, as paredes começaram a ruir, “por conta dos alicerces mal executados”, o que levou o arquiteto a abandonar “a obra com prejuízos e dívidas”, ficando o construtor e pedreiros com o encargo de recuperar os fundamentos e continuar a construção, que devido ao gigantismo da planta original, se estendeu por vários anos e consumiu grande quantia de dinheiro. (IPLAP, 2012, p. 23).

Além da igreja inaugurada inacabada em 1895 (FIGURA 15), entre 1896 e 1898 foi construído anexo um convento de dois pavimentos, onde os frades passaram a viver. (Frei Paulo, p. 23;).



O IPLAP caracteriza a arquitetura do imóvel a partir de elementos do “maneirismo italiano (...) e da arquitetura toscana”:

Apresentava um frontão clássico arrematado por três imagens, entablamento bastante ornamentado e pilastras da ordem dórica (em baixo) e coríntia (em cima) e também vários óculos em formas circulares ou lobados, além de epígrafes com datas diversas. A planta apresenta uma grande nave central e duas capelas laterais divididas em vários retábulos, além da capela-mor e instalações para sacristia.

Além do gigantismo do monumento, a Igreja dos Frades chama a atenção pelas imagens de santos, pelos detalhes arquitetônicos dos altares e púlpito e pelas pinturas do presbitério, feitas por frei Paulo de Sorocaba entre 1917 e 1924.

A construção da Igreja dos Frades (1895) fez avançar o processo de expansão urbana para o sul que havia se iniciado com a construção da igreja da Boa Morte (1855). A conclusão das obras da primeira (1924) e da reforma da segunda (1926), respectivamente, ocorreram em meio a dinamização daquele processo de expansão para o sul provocada pela inauguração da

Estação da Paulista, no todo da colina em que se localizam os templos, perpendicular à Rua Boa Morte.

Igreja do Senhor Bom Jesus do Monte (1919-1926)

A Igreja do Bom Jesus foi o primeiro grande templo católico da cidade além do Itapeva. Antes dela, apenas a Capela de Santa Cruz, que como vimos, era do Mato.

Assim, nos parece que a construção deste templo foi fundamental para o processo de ocupação do “Bairro Alto”, integrando-o, ao menos simbolicamente, ao restante da cidade: se a Santa Cruz era do Mato; o Bom Jesus era da cidade. Assim, a Santa Cruz do Mato ficara cercada pela cidade, conforme podemos verificar na imagem 09.

A igreja se encontra na esquina das ruas Moraes Barros e Bom Jesus, em terreno doado 1857, mas foi somente em 1918 que se iniciou a construção “de proporções modestas”, que “restringia-se a uma capela mor (atualmente presbitério)”. (IPLAP, 2012, p. 36)

Entre 1919 e 1926 as obras tiveram continuidade sob a direção de Paulo

FIGURA 16 – IGREJA BOM JESUS (1919-1926)



FONTE: IPLAP, 2012

Nardin, “auxiliado pelo construtor Napoleão Belluco e seus filhos Antônio e Alfredo”. Em 1927 “foi iniciada a cobertura da nave central e foram instaladas as peças de mármore do altar-mor. (...) O primeiro carrilhão existente em toda a Diocese de Campinas foi instalado sobre o pórtico da Igreja do Bom Jesus do Monte, em 1929”. As pinturas do teto da nave principal foram feitas por Mário Thomazi entre 1929 e 1932, quando foi instalada a imagem do Bom Jesus no alto da torre, conforme podemos verificar na figura 16. (IPLAP, 2012, pp. 36-37).

Ao longo do século XX houve sensível redução no número de templos construídos, com exceção da Matriz da Imaculada Conceição, na Vila

Rezende, da Capela de São Miguel Arcanjo, no Cemitério da Saudade, ambas em 1910, quando a cidade cotava com aproximadamente 18.000 habitantes. Por fim, em 1925, a construção do Seminário Seráfico de São Fidelis, pelos frades franciscanos, quando a cidade contava com aproximadamente 25.000 habitantes. (IMAGEM 09).

A construção da matriz da Vila Rezende em 1910 consolidou o processo de expansão da cidade para o “outro lado” do rio Piracicaba, na região que se caracterizou pela presença de muitos imigrantes italianos que buscavam trabalho junto ao Engenho Central e às fábricas e oficinas do setor metal-mecânico que ali se desenvolveram nas primeiras décadas do século XX, como ainda trataremos neste capítulo.

A construção da Capela de São Miguel Arcanjo, por sua vez, consolidou a expansão para o leste, ocupando o topo da colina do Bairro Alto e, ao mesmo tempo, resolvia o problema do local para a realização das missas e corpo presente. Daquele ponto para o sudeste, seguindo a Av. Independência, a ocupação urbana erigiu mais dois monumentos: a Santa Casa de Misericórdia e o Seminário Seráfico de São Fidelis, em 1925. Estes três templos serão, no decorrer do século XX, importantes marcos a partir dos quais se traçou e desenvolveu a trama urbana: o primeiro, consolidando a integração da Vila Resende ao centro e, ao mesmo tempo, conferindo-lhe certa autonomia; o segundo e o terceiro determinando o traçado da futura Avenida Independência.

Além destes, aqueles outros templos que foram construídos nas três primeiras décadas do século XX não resultaram em monumentos arquitetônicos no sentido até aqui empregado.

Além dos metodistas, havia outras denominações protestantes, como a “Casa de Oração”, que iniciou suas atividades em 1900, na residência de seu pastor, na Rua Boa Morte, em frente à Igreja da Boa Morte e ali permaneceu até 1928, quando foi construído seu templo à Rua Boa Morte. (IPLAP, 2012, p. 25).

Acreditamos ter demonstrado que a expansão urbana e a construção de templos religiosos foram processos correlatos e dialéticos, pouco importando se primeiro houve a expansão e, depois, a implantação do templo, posto que

mesmo posterior, o templo, enquanto monumento dinamizou e orientou a ocupação física e social do espaço, como um ponto inscrito no território a comunicar as “regras do jogo”.

Mesmo os templos católicos mais antigos, ao longo do período estudado sofreram intervenções arquitetônicas que os reconstruíram total ou parcialmente, sempre lhes conferindo ares mais ecléticos do que antes, tornando-se, portanto, mais modernos

Esse mesmo processo de modernização do espaço urbano realizou-se com a construção dos templos protestantes, criando a conjuntura na qual se deu a reação católica, modernizando seus templos.

Exceção a esse processo, e portanto digno de nota, foi o Passo de Nosso Senhor do Horto, de 1873, talvez o único templo religioso remanescente do período imperial. Totalmente construído por Miguel Dutra, “se destaca pela combinação de elementos da arquitetura Neoclássica, Barroca e ainda apresenta a ogiva tradicional do Neogótico. Em seu interior há um retábulo no estilo Barroco, obra de Miguel Dutra.” (IPLAP, 2012, p. 19).

Contudo, em Piracicaba, além de nos legarem monumentos às respectivas religiões, protestantes e católicos também tiveram papel destacado na educação, notadamente de meninas, sobre as quais depositavam e ensinavam as virtudes necessárias à civilização modernas, como veremos mais adiante.

Por isso, a princípio, preferimos observar as escolas e os respectivos templos religiosos em conjunto, definindo fixos e fluxos na trama urbana.

2 - Escolas: monumentos à civilização

Às vésperas da República, a cidade ainda não era o “Ateneu Paulista”, como a alcunhou Capri nas primeiras décadas do século XX, porém já contava com considerável número de escolas, conforme aponta Guerrini, referindo-se a uma reunião do Conselho Municipal de Instrução, realizada em 04 de agosto

de 1888, quando a cidade contava com aproximadamente 7.000 habitantes e 1.600 casas.

constatou-se a existência das seguintes escolas na cidade: primeira cadeira do sexo masculino, segunda cadeira do sexo feminino, escolas da rua do Porto e do Salto, da rua do Rosário e da rua da Glória. Parece que havia outras, que não foram nomeadas na aludida reunião. (GUERRINI, 2009, p. 168).

Ainda segundo Guerrini, no dia 07 do mesmo mês o referido Conselho promoveu a visitação das escolas dos “professores Sardenberg, Fausta Pompe, Augusto Castanho, Augusto Saes Cotrim, Tereza Cristina e o colégio Santo António, encontrando em todos muito baixa freqüência”, segundo a Gazeta justificada pelos “boatos das bexigas que circulavam na cidade ou das festas de Pirapora”. (GUERRINI, 2009, p. 168).

De acordo com publicação do IPLAP, a escola sob responsabilidade do professor Augusto Castanho estava localizada no Bairro Alto, e aquela que tinha à frente a professora Tereza Cristina Teixeira localizava-se na Rua do Porto. “Naquela época as escolas (ou classes) primárias e públicas eram isoladas e funcionavam em bairros diversos, ocupando residências adaptadas”. (IPLAP, p. 12).

Por um relatório de janeiro de 1897, sabemos que no ano anterior o distrito de Piracicaba possuía “29 escolas preliminares, dez intermediárias e seis escolas provisórias, sendo que na época este distrito reunia várias das atuais cidades da região. (IPLAP, 2012, p. 12).

Segundo a publicação do IPLAP a que nos referimos anteriormente, os dois primeiros edifícios projetados para serem escolas foram por iniciativas religiosas: o Colégio Piracicabano, de orientação metodista; e o Colégio Assumpção, de orientação Católica. Ambos os prédios subindo a Rua Boa Morte, que anos mais tarde, em 1922, terminaria em frente à Estação da Paulista.

Pelo que pudemos apurar, a construção da escola católica foi uma clara reação ao Colégio Piracicabano, fundado pelos metodistas.

Além dos templos, outra intervenção urbana metodista bastante significativa foi a construção do Colégio Piracicabano, em 1884, primeiro

edifício projetado na cidade com o objetivo de se instalar uma escola. Por isso, segundo IPLAP, juntamente com o Colégio Assumpção, as “duas edificações se configuram como marcos arquitetônico dos mais significativos, pois foram precursores da arquitetura escolar em Piracicaba.” (IPLAP, 2012, p. 13).

Neste sentido, observemos primeiro estes monumentos e sua localização, para depois tentarmos entender suas monumentalidades.

Colégio Metodista Piracicabano (1884)

Os metodistas iniciaram suas atividades educacionais em 1881, instalados “provisoriamente numa casa na Rua Prudente de Moraes, próxima ao Teatro Santo Estevão”, incentivados por políticos locais, notadamente por Manoel e Prudente, cuja filha foi a primeira aluna matriculada no colégio de inspiração norte-americana, tida como moderna e republicana. (IPLAP, 2012, p. 20).

Em 1882 os metodistas compraram o terreno, na Rua Boa Morte, entre as ruas Rangel Pestana e D. Pedro II, e em 1883 iniciaram as obras do futuro colégio e do Trinity Church.

Inaugurado um ano depois, em janeiro de 1884, o colégio piracicabano (FIGURA 17) foi o primeiro edifício da cidade projetado para abrigar uma escola, em regime de internado, com capacidade para hospedar 30 alunas. O projeto arquitetônico do prédio é atribuído ao alemão Antonio de



Matheus Haussler, e “foi construído com características da arquitetura norte-americana, com influência do neoclássico paladiano, comum também na Grã-Bretanha.” (IPLAP, 2012, p. 20)

O mais importante, no caso dos Colégios Confessionais foi a construção de edifícios equipados para este fim. O Edifício

Principal do Colégio Piracicabano mudou a paisagem da Rua Boa Morte, numa cidade onde praticamente todas as casas eram caiadas e térreas, no alinhamento da calçada, o sobrado recuado de alvenaria aparente se destacava no ambiente urbano. (IPLAP, 2012, p. 13).

De fato, a construção de tijolos aparentes em estilo anglo-saxão, na região central da cidade, era bastante diferente de todos os outros prédios existentes, causando estranheza e admiração na população local, até então acostumada à observação de uma cidade térrea construída majoritariamente em taipa de pilão

Colégio Católico Nossa Senhora da Assumpção (1893)

A reação católica ao Colégio Metodista foi a instalação do Colégio Assumpção, de inspiração européia e monarquista, retratado na figura 18, no início do século XX.



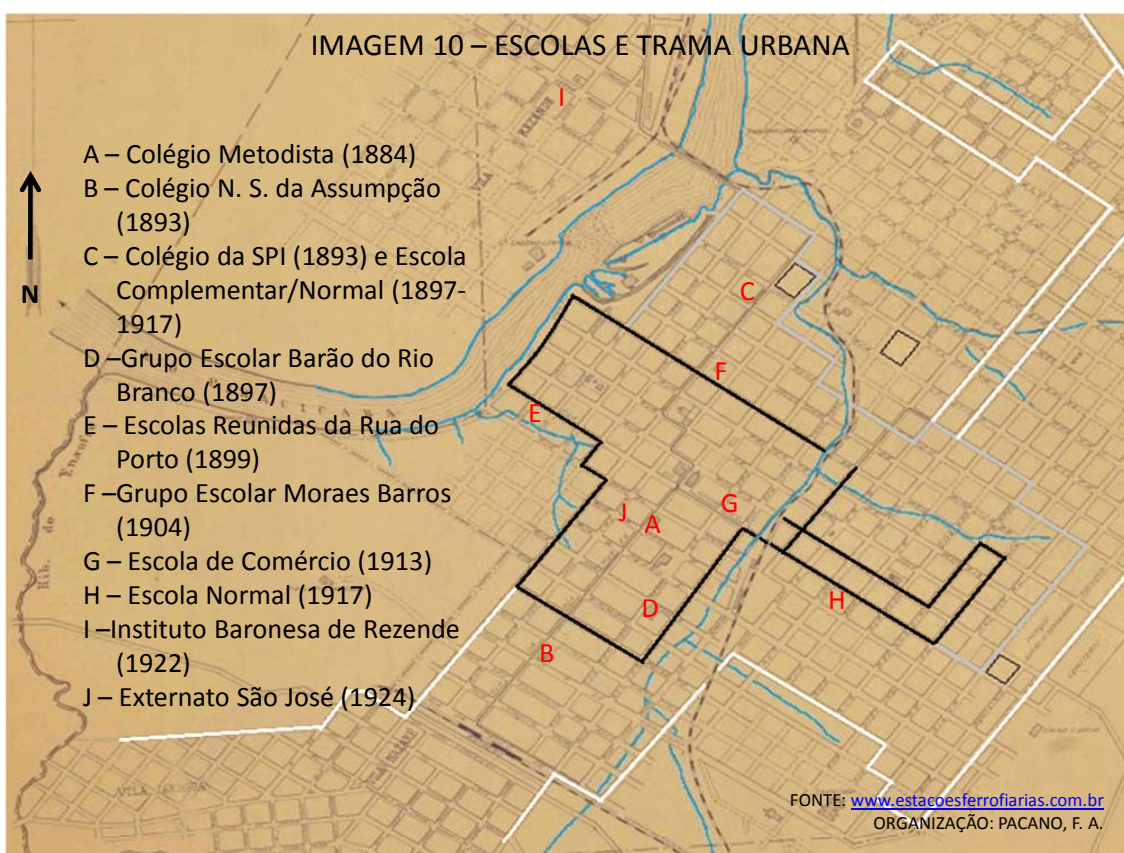
Em 1893 as irmãs da Ordem de São José de Chambéry inauguram o Colégio Assumpção, ao lado da Igreja de Nossa Senhora da Boa Morte, na esquina desta rua com a Rua Gomes Carneiro. Era uma “construção imponente e bem equipada”. Em 1901 parte da escola foi incendiada e imediatamente reconstruída sob a direção do arquiteto Alberto Borelli.

Caracterizando o edifício tombado, o IPLAP afirma que, “construído com elementos estilísticos característicos do Renascimento italiano, pretendia ser um marco arquitetônico” da cidade. (IPLAP, 2012, p. 22).

De fato, tanto o Colégio Assumpção quanto o Colégio Piracicabano, ambos na Rua Boa Morte, foram e são marcos de um processo de construção da modernidade em parte baseado no binômio “evangelizar” e “civilizar”.

No sentido centro – sudeste, a Rua Boa Morte sobe uma suave colina, no topo da qual, mais tarde (1922) se instalaria a Estação da Paulista. A

imagem 10 nos dá bem a dimensão que ambas as edificações assumiram enquanto referenciais espaciais e sociais do processo civilizatório piracicabano. Espaciais, devido a importância e imponência arquitetônica dos monumentos. Sociais, devido a monumentalidade que punha frente a frente metodismo e catolicismo não apenas enquanto dogmas religiosos, mas também e principalmente como visão de mundo presente e futuro. “Aqueles que pretendiam educar suas filhas tradicionalmente as matriculavam no 'Assumpção', enquanto que os progressistas e principalmente republicanos, no Piracicabano.” (IPLAP, 2012, p. 13).



Chama a atenção do leitor mais atento o fato de que ambas as instituições educacionais tinham caráter confessional, construídas juntas aos respectivos templos religiosos e na mesma Rua Boa Morte. Também chama a atenção o fato de ambas se dedicarem ao ensino feminino, pois às mulheres era atribuído o papel fundamental de guardiãs da moral e da família.

Colégio da Sociedade Propagadora da Instrução (1893)

Enquanto o governo republicano não assumia definitivamente sua “vocação civilizatória”, as igrejas e a iniciativa privada punham mãos   obra nesta tarefa, quer por meio de instituições religiosas, como nos casos dos colégios metodista e católico, quer por meio das “Sociedades Propagadoras da Instru o”.

Foi o que aconteceu em outubro de 1890, quando algumas famílias ligadas à maç naria e ao movimento republicano, na intenção de educar seus filhos sob princípios laicos, sem ter que enviá-los   capital, se cotizaram e fundaram a “Sociedade Propagadora da Instru o de Piracicaba”. Em 1893 foi inaugurado o edifício na Rua do Rosário, entre as ruas Monsenhor Francisco Rosa e Cristiano Cleopath, conforme podemos observar na imagem 10.

Diferentemente dos colégios Piracicabano e Assumpção, cujos objetivos eram educar meninas, o objetivo do novo colégio “era o ensino para os alunos que pretendiam prestar os exames parcelados para as Escolas Superiores: Politécnica, Medicina e Direito”. (IPLAP, 2012, p. 24).

Assim, no que se refere ao “espírito” do lugar que pairava em Piracicaba na última década do século XX, entendido aqui como o sentimento de pertencimento proporcionado pelo “lugar da memória” que pretendia ser este novo colégio, podemos pensá-lo como um empreendimento privado dos abastados locais para educar seus filhos homens, preparando-os para serem advogados na Escola do Largo do São Francisco, médicos na Escola Paulista ou engenheiros na Escola Politécnica.

 s meninas raramente eram ofertadas essas carreiras, sendo geralmente educadas no Piracicabano e no Assumpção, onde se dedicariam   “economia doméstica”. Alguns anos mais tarde, no alvorecer do século XX,   elas abriu-se outra possibilidade, a formatura da primeira turma da Escola Normal.

Em 1897, no mesmo ano da inauguração do Grupo Escolar Barão do Rio Branco, primeiro da cidade, o da SPI encerra suas atividades e a Câmara, que havia adquirido o imóvel, faz sua doação ao governo paulista, que nele promoveu a instalação da primeira Escola Complementar do interior do Estado,

onde passou a ser oferecido o curso normal (magistério), mais tarde transferido para outro prédio, especialmente construído para este fim, como veremos ainda neste capítulo.

As características arquitetônicas do edifício do Colégio da SPI descritas por Perecin nos ajudam a imaginar um pouco da importância que sua construção significou enquanto “imã” modernizador e civilizatório da trama urbana no sentido norte da cidade, à margem esquerda do Córrego do Itapeva.

a arquitetura sólida, em dois pavimentos, a fachada discreta e bela. No segundo andar, destacavam-se sete janelas com detalhes de um clássico despretençioso, mas imponente. O edifício era belo e funcional para a época, dotado de amplos jardins murados e espaços livres. (PERECIN, 2005, p. 12).

Na figura 19 apresentamos uma reprodução fotográfica do Colégio da SPI, em 1893, recém inaugurado, que nos ajuda melhor visualizar a descrição de Perecin.



Para melhor nos posicionarmos, imaginemos que esta fotografia foi registrada a partir da pequena praça que havia diante do prédio, o que amplia sua imanência monumental no espaço proporcionando a sensação de gigantismo; e que diante dele, a partir de 1921, passou a circular o bonde, que do centro ia dar na Vila Rezende.

Antes da inauguração deste colégio a educação dos filhos da elite cafeeira e das classes médias urbanas era eminentemente privada e ao cargo dos colégios confessionais metodista e católico.

Concordamos com Perecin, quando afirma que havia a “falta [de] uma escola laica para as novas lideranças, imbuídas de liberalismo e positivismo, próprios do final do século XIX”, signos apropriados pelos dirigentes políticos republicanos, para quem sua ampliação e amplificação eram a base de seus votos, o que demonstra que a própria sustentação política das lideranças republicanas locais estava vinculada à ampliação do sistema público de educação. (PERECIN, 2005, p. 08).

Barão do Rio Branco, o primeiro Grupo Escolar (1897)

De fato, o governo republicano (paulista/piracicabano) começou a construir monumentos públicos à educação já na última década do século XIX e primeiras do século XX.

Localizado na esquina das ruas Governador Pedro de Toledo (do Comércio) e Ipiranga (IMAGEM 10), o primeiro grupo escolar de Piracicaba começou a ser construído em 1895 e foi inaugurado em 1897. Segundo o IPLAP, seu projeto foi elaborado em parceria entre os arquitetos Ramos de Azevedo e Victor Dubugras, “dois dos mais importantes profissionais a trabalhar com o repertório da arquitetura eclética em São Paulo”, e as obras foram levadas a cabo pelo engenheiro Joaquim de Oliveira Braga.

O arquiteto Ramos de Azevedo foi um dos precursores do que posteriormente seria conhecida como 'Arquitetura Escolar Paulista'. Em sua atuação profissional, Dubugras trabalhou com todas as correntes estilísticas, desde o neoclássico, passando pelo neogótico, pelo neorromânico e chegando ao art-nouveau. Foi expoente do neocolonial e é considerado atualmente precursor da arquitetura racionalista e protomodernista em São Paulo. (IPLAP, 2012, p, 25)

Segundo Guerrini, citando artigo do Dr. Antônio Pinto de Almeida Ferraz, publicado na Gazeta de Piracicaba em 25 de março de 1897, aquele era o prédio mais bonito da cidade: “Mais bonito que o Mercado Municipal, que a Cadeia Nova, que o Matadouro Municipal, que a



Escola Complementar, que a Igreja Matriz, que a Igreja de São Benedito etc.” (Guerrini, 2009, p. 284), conforme podemos observar na figura 20.

Ainda segundo o IPLAP, entre 1908 e 1909 o edifício sofreu uma primeira intervenção:

quando foi retirado o telhado de zinco e substituído por telhas francesas. Na fachada principal e nas laterais, os frontões foram retirados e alguns elementos estéticos

eliminados. A platibanda passou a ser contínua e o desenho em relevo que dava continuidade a estes frontões foi repetido em série. Em toda a extensão das fachadas ainda há ornamentos, tais como rosáceas quadrilobadas e gárgulas caninas. Por volta de 1918 foi feita uma reforma para reforço estrutural, pois o edifício corria o risco de desabar. (IPLAP, 2012, p. 25-26)

Com a inauguração do primeiro Grupo Escolar de Piracicaba, o Estado assume a tarefa da educação laica na cidade, agora pública, o que, ao menos formalmente, ampliava as oportunidades de ascensão social aos filhos daquelas famílias que não podiam arcar com os custos da educação privada. Os filhos daquelas famílias que podiam também passaram a frequentar o Barão do Rio Branco, posto o fechamento do Colégio da Sociedade Propagadora da Instrução.

Escolas Reunidas da Rua do Porto (1899)

Embora tenha iniciado suas atividades em 1873, a escola da Rua do Porto teve sua instalação definitiva apenas em 1899, em prédio construído e doado pelo Comendador Paulo Luiz Colognese, localizado na esquina das ruas XV de Novembro e Antonio Correia Barbosa, conforme podemos observar na imagem 10.

Segundo caracterização do imóvel realizada pelo IPLAP:

As Escolas Reunidas do Porto se instalaram numa edificação distinta do padrão escolhido pelo Estado de São Paulo. O prédio térreo sobre porão não utilizável foi executado com planta retangular composta por seis salas, sendo quatro classes e duas salas administrativas, além de um corredor central de circulação.

Em aspectos estilísticos, a edificação beira àquele tipo de *Art Nouveau* quase vernacular, que popularizou a imagem eclética pelo país, principalmente nos detalhes decorativos que emolduram as janelas da antiga escola. Com o passar dos anos, o edifício ficou pequeno para as funções escolares e a escola se mudou para outro local, na Vila Rezende, onde atualmente se encontra. (IPLAP, 2012, p. 29)

Os aspectos descritos podem ser observados na figura 21, que registrou a inauguração de um edifício bastante acanhado se comparado aos quatro edifícios anteriormente analisados, todos ocupando a parte alta da porção mais central da



cidade, enquanto este estava localizado à Rua do Porto, a apenas uma quadra do famigerado Vesúvio, local do despejo do esgoto urbano.

Assim, ao apagar das luzes do século XX, excetuando-se as escolas isoladas e rurais, Piracicaba contava com cinco escolas que podemos caracterizar como “monumentos à civilização”, com função de interiorizar nas gerações futuras os valores que pautavam a construção de uma cidade moderna: o Colégio Piracicabano (1884) e o Colégio Assumpção (1893), ambos voltados para a educação de meninas e de caráter confessional, o primeiro metodista e o segundo católico; o Colégio da Sociedade Propagadora da Instrução (1893), mais tarde denominado Colégio Rosa e, na virada do século, após formar sua primeira turma, Colégio Normal; o Grupo Escolar Barão do Rio Branco (1897); e por fim, sediado em uma construção mais modesta, num único pavimento, as Escolas Reunidas da Rua do Porto (1899); todas distribuídas pelo território conforme demonstramos na imagem 10, entre o Piracicaba e o Itapeva. O Bairro Alto ainda não parecia parte integrante da cidade, parecia mais uma via de acesso à cidade para quem chegava de Itu.

Segundo Grupo Escolar “Moraes Barros” (1904)

No início do século XX os republicanos continuaram a investir na construção de escolas como estratégia de civilização, como demonstra a construção do segundo Grupo Escolar de Piracicaba. Instalado no local onde antes ficava a antiga cadeia, sua instalação foi autorizada em março de 1900, funcionando provisoriamente em um imóvel adaptado na rua Voluntários de Piracicaba, entre as ruas Governador Pedro de Toledo e Santo Antônio. Em

1904 passou a funcionar na atual praça Dr. Jorge Tibiriça, no quarteirão formado pelas ruas Alferes José Caetano, do Rosário, Voluntários e Treze de Maio, conforme a Imagem 10, em edifício projetado pelo arquiteto italiano Serafino Corso e construído pelo engenheiro Carlos Zanotta. (IPLAP, 2012, p. 30).

Se o Grupo Escolar Barão do Rio Branco, quando de sua construção, foi considerado o prédio mais bonito da cidade, como vimos anteriormente, provavelmente tenha perdido esse título com a construção do segundo Grupo Escolar, que além



FORNTE: IPLAP, 2012.

da beleza do prédio, ocupava o centro do quarteirão, revestindo-se assim do gigantismo que caracteriza os monumentos, conforme podemos notar na figura 22 e na descrição a seguir:

A edificação de dois pavimentos se caracteriza pelos elementos de inspiração Renascentista e Barroca de sua decoração na fachada - marcando as entradas principais, há grandes frontões decorados com relevos, volutas e compoteiras que se conjugam com uma platibanda constituída por linha contínua interrompida por trechos de balaustrada. As fachadas são simétricas, sendo que a de frente é igual a de fundos e as laterais também são semelhantes entre si, com exceção de uma das fachadas apresentar decoração destacada na área central da platibanda, com um frontão triangular interrompido, arrematado por uma estrela, com volutas laterais. Este frontão é ornamentado por um livro aberto, com duas penas em relevo e a sigla CMP. Os frontões idênticos das entradas principais possuem no centro um brasão cercado de folhas de acanto, com a data do final da construção - 1904 e a sigla GEMB, Grupo Escolar 'Morais Barros', em relevo. O pavimento térreo tem a fenestração desenvolvida em arcos plenos e aduela antropomórfica, enquanto que no primeiro pavimento as janelas apresentam verga com frontões de inspiração maneirista, ora triangulares interrompidos com rocalhas, ora cimbrados, com uma estrela no meio. (IPLAP, 2012, p. 30)

Escola de Comércio Christovam Colombo (1913)

Como bem apontou Georg Simmel, a modernidade trouxe consigo a racionalidade e a calculabilidade como características e necessidades da vida urbana, assim, não é de surpreender que em Piracicaba também houvesse o interesse em formar mão de obra qualificada com base nesses princípios, ao modo que hoje chamamos ensino técnico.

Para isso, em 1913 nasceu a “Escola de Comércio Christovam Colombo”, sob direção dos professores Adolpho de Carvalho e Pedro Zanin. Localizada à Rua do Comércio, entre as ruas XV de Novembro e Moraes Barros, conforme podemos observar na imagem 10. Destinava-se a formação de peritos-contadores e, segundo o IPLAP, até “1934 havia formado 440 alunos”. A escola era mista e aos alunos pobres eram oferecidas bolsas de estudos integrais. (IPLAP, 2012, p. 34)



Catalogando o imóvel, em 2012, o IPLAP o caracterizava nos seguintes termos:

era vizinho de edificações construídas na tradição paulista do período colonial, que eram na maioria, térreas. O sobrado simétrico, com fenestração rebatida, formada por cinco frestas em arcos plenos nos dois pavimentos, muito provavelmente foi construído em taipa e corresponde à descrição de Reis Filho (1995) sobre os sobrados neoclássicos da época, apesar de o autor destacar que este tipo de construção ocorreu em maior escala nas grandes cidades e no litoral do país. A decoração se constituía com elementos do repertório neoclássico: pilastras dóricas, cornijas, entablamento, estátuas de louça, frisos e molduras. A sacada contínua já apresentava execução em ferro forjado. Seu interior era bastante decorado com estêncil de florais e apresentava elementos decorativos muito semelhantes de construções campineiras do período, como o Palácio dos Azulejos (sem os azulejos), antiga sede da Prefeitura de Campinas. (IPLAP, 2012, p. 35).

A Escola Normal (1917)

Só se é possível pensar o papel da monumentalidade das instituições de ensino na trama urbana se atentarmos para o contexto de crescimento econômico e expansão demográfica das cidades, que trazia consigo a necessidade de se formar os profissionais necessários à construção da modernidade, “tais como engenheiros (urbanização, transportes e eletrificação), agrônomos (agropecuária), e, professores para os grupos escolares, objetivando-se a educação de largos segmentos das populações” (PERECIN, 2005, p. 03).

A escola complementar de Piracicaba foi a segunda implantada no estado de São Paulo, em 1897, no prédio da antiga Sociedade Promotora da Instrução, à Rua do Rosário, mas sua monumentalidade materializa-se em sua nova sede, em prédio inaugurado em 1917, no Bairro Alto. À época de sua instalação, a cidade contava com 11.060 habitantes ., e quando da inauguração de sua nova sede, a população urbana havia praticamente dobrado, chegando à 19.173 pessoas. Nesses 20 anos formou “16 turmas de professores primários, e era tradicional pela qualidade do ensino” e desempenho profissional “dos ex-alunos” no exercício do magistério. (IPLAP, 2012. P.36).

Os vinte anos que separam a implantação da Escola Complementar no antigo prédio da SPI e a ocupação de seu novo prédio pontuam o território no tempo e no espaço, testemunhando o movimento pelo qual a cidade, até então “espremida entre as ruas Piracicaba (voluntários) e dos Ourives (Rangel Pestana), contida entre o Itapeva e a rua do Porto”, se expande definitivamente para o Bairro Alto. (PERECIN, 2005, 06-07).

O novo prédio localizava-se no início da colina que vai dar na atual Av. Independência, além do córrego do Itapeva, e ocupava todo o quarteirão formado pelas ruas XV de Novembro, Dr. Otávio Teixeira Mendes, Bom Jesus e São João, com a frente voltada para esta última, ou seja, de frente para o centro da cidade, conforme a imagem 10.

De acordo com Torres (1991), a Escola Normal foi de extrema importância na estratégia de mais densamente povoar o Bairro Alto, então um

vetor de crescimento pretendido, como demonstramos quando tratamos da inauguração da primeira linha de bonde na cidade, em 1916, ligando seu centro à Escola Agrícola, idealizada por Luiz de Queiroz no final do século XIX e fundada pelo Estado no início do século XX.

O novo edifício, que pode ser observado na figura 24, era tão monumental, que Perecin não titubeou em adjectivá-lo como “palácio” *art nouveau* a “decorar a acrópole” do Bairro Alto, causando “espanto na pequena classe média e na pobreza da cidade”. (PERECIN, 1991, p. 16)



FIGURA 24 – ESCOLA NORMAL (Final da década de 1910)

FONTE: IPLAP, 2012.

Juntamente com a Escola Agrícola, a Escola Normal nos parece o mais importante “templo do saber” erigido em Piracicaba, assim descrito:

equipado com todos os quesitos educacionais mais modernos para a época, como: anfiteatro, salão nobre, biblioteca e sanitários internos, visto que as edificações escolares anteriores não possuíam instalações sanitárias, ficando esses equipamentos em galpões anexos. O edifício da Escola Normal também foi dotado de pinturas artísticas de relevante beleza, denotando o caráter de importância desse tipo de arquitetura escolar como propaganda da República. (IPLAP, 2012, p. 13).

A Escola Normal de Piracicaba fazia parte da estratégia republicana de bem formar os professores primários nos princípios positivistas da época, e talvez seja esse o motivo do gigantismo de sua construção e do esmero empregado em seus acabamentos internos:

foi projetada pelo arquiteto João Bianchi e adaptada por Artur Castagnoli, em 1913, cabendo a Carlos Rosencrantz o detalhamento dos ornamentos internos. Construídas pelo Departamento de Obras Públicas do Estado de São Paulo, as Escolas Normais, em 1919, somavam dez unidades elaboradas, com programas desenvolvidos para atender às exigências determinadas pelo regime republicano, que entendia a necessidade de bem formar os professores primários. As escolas foram dotadas de auditórios e bibliotecas, além de áreas para prática esportiva. (IPLAP, 2012, p. 36).

O processo civilizatório que estava em marcha desde a instauração da Escola Complementar, instalada no antigo Colégio da Sociedade Propagadora da Instrução, ganha maior dinamismo com a inauguração do novo prédio. A partir da década de 1920, o Colégio Normal de Piracicaba se transforma no abrigo do núcleo de intelectuais responsáveis por pensar e implantar a reforma da educação Sampaio Dória, como veremos no próximo capítulo.

Instituto Baronesa de Rezende (1922)

Fundado em 1922 por Lydia Sofia, filha do Barão de Rezende, o Instituto em homenagem à sua mãe baronesa, tal qual o Colégio Piracicabano e o Colégio Assunção, atendia exclusivamente meninas, que procurava educar “nas ciências domésticas e na fé católica”. Além das “tarefas domésticas”, a instituição alfabetizava e ensinava “noções agrícolas”.

O instituto ainda se localiza no lugar de sua fundação, na atual Avenida Barão da Serra Negra esquina com a Avenida Dona Lídia, em área doada com “duas casas cedidas para tanto, uma para instalação da Escola e outra para moradia das freiras, as duas com comunicação e espaço para plantação e cultivo do bicho-da-seda”.

Segundo Percin, à época, a Vila Rezende ia se consolidando como bairro industrial e operário, e sua população era majoritariamente formada por imigrantes italianos (1993). Na figura 25 podemos observar o prédio do Instituto, provavelmente entre as décadas de 1920 e 1930.



Após a bênção do edifício seguiu-se a visita ao estabelecimento, cujas instalações e mobiliário e adaptação aos fins para que foi destinado, causaram as melhores impressões aos convidados presentes. O evento se converteu numa demonstração de ecumenismo, pela presença dos metodistas; de civismo, pela participação de

partidários perrepistas e autoridades da época, bem como de importantes figuras do magistério piracicabano, em todos os níveis e graus. (Perecin, 1993).

Externato São José (1924)

A quase totalidade das instituições de ensino anteriormente observadas, notadamente as de cunho confessional, destinavam algumas vagas a título de caridade. Neste mesmo espírito de caridade, no início da década de 1920, as irmãs da Ordem de São José (Colégio Assunção) deram início as obras de um externato destinado ao “ensino gratuito para mais de 150 crianças e a educação de mais de 50 órfãos”, localizado na esquina das ruas Alferes José Caetano e Dom Pedro II, conforme podemos observar na imagem 10. (IPLAP, 2012. p. 42).

O externato São José foi projetado por Paulo Pecorari, e construído pelo engenheiro Dr. Kok, e era dotado de todos os “requisitos higiênicos e



FIGURA 26 – EXTERNATO SÃO JOSÉ (Década de 1950)

FONTE: IPLAP, 2012.

modernos”, Dirigido por irmã Paulina, também diretora do Colégio Assunção (1925-1938), o Externato oferecia ensino primário e ginásial, nos quais as normalistas do colégio estagiavam. Na figura 26 podemos observar a fachada do edifício, que mais tarde abrigou a faculdade de odontologia.

Escola Agrícola (1903)

A Escola agrícola de Piracicaba foi idealizada por Luiz de Queiroz, que no entanto, morreu sem vê-la inaugurada.

Assim que retornou da França após a morte de seu pai, Luiz de Queiroz instalou na cidade a Fábrica de Tecidos Santa Francisca, como veremos no próximo capítulo. No entanto, a falta de algodão em quantidade e qualidade o

levou a iniciar as obras da escola, em 1899, a princípio com o objetivo de qualificar os filhos dos produtores.

Para tanto, adquiriu as terras da Fazenda São João da Montanha, “medindo 319 hectares e distante três quilômetros da cidade. Tendo vantajosa e pitoresca localização, com terras de excelente qualidade, e banhada por dois mananciais de água – o rio Piracicaba e o ribeirão Piracicamirim.” (<http://www4.esalq.usp.br/institucional/historico>)

As plantas da futura escola foram projetadas na Inglaterra, e dos Estados Unidos veio um professor de Agricultura.

Em 1892, já funcionavam no local duas olarias e uma serraria a vapor, a primeira de gênero na cidade. Explorava-se uma pedreira, e um forno para fabricação de cal estava em franca produção. Todos os materiais necessários para as construções ali se achavam em abundância. Estavam em andamento a casa do diretor; um moderno estábulo e uma pocilga. Para o levantamento do edifício destinado à escola, enorme quantidade de pedra de cantaria e tijolos se amontoava junto ao local da construção. Quatro casas de colonos já estavam prontas e três outras em vias de conclusão. Para fazer face ao serviço de transporte havia quatro cavalos, 23 burros e doze bois. (<http://www4.esalq.usp.br/institucional/historico>)

Diante dos elevados custos da obra e do fim a que se destinava, Luiz de Queiroz solicitou e não obteve subvenção ao Governo do Estado, que em 1892 obteve autorização da Câmara dos Deputados para instalar duas escolas superiores, uma de engenharia e outra de agronomia, onde julgasse oportuno. Diante disso, para que a escola de agronomia fosse destinada à Piracicaba, Luiz de Queiroz procede a doação da Fazenda com suas benfeitorias ao Estado, com a condição que a Escola Agrícola iniciasse suas atividades em, no máximo, dez anos.

Aceita a doação, Bernardino de Campos designou para diretor o “renomado cientista Ernest Lehmann”. Em 1893 o Secretário da Agricultura, Jorge Tibiriça, contratou o “renomado” engenheiro belga Leon Alphonse Morimont, saído do “Institut Agricole de Gemblux”, como novo diretor.

Sua tarefa imediata era o estudo de um grande plano de realizações para o futuro estabelecimento, envolvendo a recuperação do patrimônio, a adequação da fazenda aos objetivos educacionais propostos pela classe dirigente – não

uma faculdade, mas uma escola técnica profissionalizante – e a elaboração de um projeto completo de Escola Agrícola Prática para ser instalado pela primeira vez no Brasil. (<http://www4.esalq.usp.br/institucional/historico>).

Sob a direção de Morimont organizou-se o espaço da fazenda para suas diversas funções, bem como o projeto educacional da escola e o lançamento da pedra fundamental do prédio central. Porém, a partir do governo Campos Sales, em 1886, as obras foram diminuindo seu ritmo, até seu afastamento definitivo da direção das obras, em novembro daquele ano.

Entre 1897 e 1901 o projeto da Escola Agrícola se arrastou sob a supervisão do engenheiro Adolfo Barbalho Uchoa Cavalcanti. Neste interim, Luiz de Queiroz faleceu sem ver seu projeto realizado. “Mas seu “diretor espiritual”, porém, mesmo depois de morto ainda zela pela herança que deixou aos vivos, pois uma das cláusulas da doação marcava um prazo para início de suas atividades.” (<http://www4.esalq.usp.br/institucional/historico>).

Pouco antes de vencer o prazo contratual, em 29 de dezembro de 1900, foi promulgada a lei 863, criando a Escola Prática São João da Montanha, que logo teve seu nome alterado para Escola Prática Luis de Queiroz.

Finalmente, no dia 3 de junho de 1901 a cidade amanheceu em festa. O caminho que liga a cidade à Escola estava ladeado de bambus com as extremidades entrelaçadas e cheias de bandeirolas de papel multicolor. A solenidade de inauguração foi presidida por Cândido Rodrigues, ladeado pelos ex-Presidentes da República Prudente José de Moraes Barros, Luiz Pereira Barreto, pelo Diretor Ricardo Ernesto Ferreira de Carvalho e Antonio de Pádua Dias, que serviu como secretário. Dentre os presentes destacava-se a figura da nobre senhora Ermelinda Ottoni de Souza Queiroz, viúva do patrono da Escola. (<http://www4.esalq.usp.br/institucional/historico>)



FONTE: IPLAP, 2012.

Entre 1901 e 1907 as aulas teóricas eram ministradas numa casa alugada na cidade e as aulas práticas nas terras da Escola, pois foi somente em maio de 1907 que o majestoso edifício central foi terminado,

conforme podemos observar na figura 27.

O gigantismo do edifício e o rebuscamento de suas formas dão dimensão do monumento. O seu significado para o avanço das ciências agrárias no Brasil dão dimensão da sua monumentalidade.

Em 1964 os restos mortais de Luia de Queiroz foram transladados para um jazigo localizado em frente ao prédio central, onde se encontra seu busto contemplando o prédio com a seguinte inscrição: “A Luiz Vicente de Souza Queiroz: o teu monumento é a tua escola”.

Em suma, na última década do século XIX Piracicaba tornou-se uma espécie de laboratório experimental do que veio a ser a educação paulista no início do século XX. Para isso não mediram esforços os membros do clã político dos Moraes Barros: Manuel era senador da República; seu irmão Prudente era presidente; e seu filho Paulo o líder da política local.

O conjunto de escolas que se instalou em Piracicaba floresceu de tal forma que Capri, em visita pelo interior paulista se referiu à cidade como o “Ateneu Paulista”. Nas palavras do italiano, “piracicaba puo inorgoglirsi di essere una delle città paoliste, ave l' instruzione é tenuta in altíssimo conto: si puó considerare l' Ateneo paulista”. (Capry, R. *Libra O'Oro deito Stato di S. Paolo*. p. 576. Apud. PERECIN: 2005, P. 14).

Ao buscar o sentido do termo “ateneu” utilizado por Capry, Percin tece as seguintes considerações, que corroboram com o sentido atribuído à monumentalidade, ao qual nos referimos anteriormente.

Primeiro: Ateneu, em sentido lato, diz respeito à Academia, estabelecimento de ensino superior para Arte, Ciência e Literatura, ou Escola monumental a expressar um momento de florescimento e grandeza. Segundo: é termo de origem grega -*Athénaion*, templo de Atenas na Grécia antiga, também lugar público onde os literados liam as suas obras. Portanto, centro cultural. *Akademía* é termo de origem grega e designa a escola criada por Platão, em 387 AC. Terceiro: o elogio do autor pode expressar o seu próprio imaginário porém, não deixa de refletir o processo transformacional experimentado por Piracicaba nas primeiras décadas do século XX. A antiga boca de sertão, no século XVIII, havendo passado pela fase de fronteira agrícola, no século XIX, surpreendia com o seu florescimento cultural, fruto da expansão das escolas e da manifestação de sua jovem elite

pensante, bem no estilo monumental. (PERECIN, 2005, p. 14-15)

De acordo com a bibliografia consultada, no início da década de 1910 o panorama educacional piracicabano havia se organizado e continuava em expansão quantitativa e qualitativa, sob intensa direção política de Paulo de Moraes, desde 1912, secretário da Agricultura e Obras.

herdeiro do prestígio da família, que tinha acesso á cúpula do Partido e fazia pender vantagens á Piracicaba, particularmente na área da Educação. Como Secretário da Agricultura e Obras, teve atuação decidida na Escola Luiz de Queiroz, ampliando os seus laboratórios, equipando os seus gabinetes e construindo novos espaços. Como presente imorredouro a sua terra natal deixou o Palácio da Educação para o Povo, a Escola Normal, em sua nova sede. (PERECIN, 2005, p. 18).

Enfim, sabe-se que da cidade saíram vários intelectuais que mais tarde formariam a “turma de Piracicaba” na redação do jornal O Estado de São Paulo, apelidados por Monteiro Lobato de o “perigo piracicabano”. (PERECIN, 2005, p. 12).

3 – Indústrias de Piracicaba: rugosidades na trama urbana

Continuando nosso flamar sobre a cidade, passemos a observar outros tantos elementos que, em conjunto, possibilitam melhor compreender o processo de modernização desenhado no espaço urbano, agora pela construção de fábricas, privilegiando uma perspectiva que possibilite, ao mesmo tempo, observar as relações entre sua forma, sua função e sua localização relativa.

Considerando ser impossível pensar a construção da modernidade sem seu correlato processo de modernização por meio do progresso técnico, a fábrica é, possivelmente, o mais icônico dos monumentos à modernidade: primeiro por estabelecer nova relação entre campo de cidade, cuja separação das atividades produtivas é característica da moderna divisão do trabalho;

depois por ter marcado a cidade com algumas concentrações industriais, rugosidades, nas palavras de Milton Santos.

Pela própria natureza da atividade industrial, sua localização está diretamente relacionada ao suprimento de energia e deposição de dejetos. Nesse sentido, durante o período estudado duas áreas merecem destaque: o leito do “córrego do Itapeva” e o leito do rio Piracicaba.

Como podemos observar na imagem 11, dividimos esses brownfields em cinco áreas: na área “A”, às margens do alto curso do Itapeva, encontram-se algumas fábricas menores e as oficinas Krähenbhül, fundadas em 1870; na área “B” encontra-se a fábrica de tecidos fundada por Luiz de Queiroz, em 1873; na área “C” está situado o Engenho Central, fundado pelo Barão de Rezende em 1881; na área “D” encontram-se olarias e serrarias, na região da Rua do Porto e, por fim, na área “E” encontra-se o complexo metal- mecânico da Vila Rezende, cuja maior expressão foi o grupo Dedini.



A região “A” concentrou uma série de fábricas e oficinas, voltadas à construção e reforma de carros e implementos agrícolas. Dentre elas, nos chegam algumas reminiscências, quer na forma de monumentos

arquitetônicos, quer na forma de fragmentos de textos espalhados em diversas fontes, que arquivistas e memorialistas tiveram o capricho de preservar, e que agora se oferecem ao vôo do Flaneur. Dentre esses indícios, alguns nos ajudam a compor o cenário que buscamos organizar.

No final do século XIX, a beira do Itapeva, havia a Bottene & Filhos, anunciada pelo “Almanack de Piracicaba para 1900” como uma fábrica de “arados, charretes, troles, parafusos e enxadas. Pedro e seus filhos passaram a cuidar da manutenção das embarcações que navegavam no rio Piracicaba e se converteram em fabricantes de barcos.” (Apud. PFROMM NETO, 2013, p. 113).

Em 1907, na mesma região, à rua governador Pedro de Toledo, foi fundada a “indústria Vesúvio”, dedicada à “fabricação e venda de portas e portinholas de aço e grades de enrolar, vitrais de ferro, caixilhos, aquecedores, central automático Vesúvio, fogões, portas e portões artísticos”. No almanaque editado por Capri, em 1914, além de oferecer serviços de “caldeiraria e funilaria” anunciava “completo sortimento de ferragens e louças, casa especial de artigos de fantasia e depósito de banheiras, pias, caixas, dedicada chuveiros, calhas e tubo”. (PFRONN NETO, 2013, p. 245).

Também às margens do Itapeva, próximo à Estação da Sorocabana, havia uma “serraria e o depósito [de madeira que] faziam parte das empresas da firma Antônio Teixeira Mendes e Filhos, que incluía uma oficina mecânica e uma fundição de ferro e bronze.” Com a morte do patriarca, seu filho Otávio Teixeira Mendes assume os negócios da família. Engenheiro formado pela Escola Politécnica, em 1909 adquiriu um terreno atrás da Estação onde construiu o prédio que reuniu todas as suas oficinas, que “abrangiam mecânica, serralheria, marcenaria e fundição de ferro, bronze e alumínio.” (PFROMM NETO, p. 350).

Segundo Capri (1914), o conjunto de oficinas Teixeira Mendes era assim caracterizado:

grandes oficinas de fundição de ferro e bronze, mecânica, carpintaria e fabricação de veículos, fornecedores de engenhos centrais, empresas hidráulica e elétrica, câmaras desta cidade e dos municípios vizinhos”. Fabricavam troles, carroças, carroções, carretelas, carros para terreiros e outros, anunciando que seus veículos tinham obtido “as

melhores recompensas nas exposições que têm concorrido (Apud. PFROMM NETO, 2013, p. 351).

Além de proprietário das oficinas, Otávio era professor de engenharia rural e engenharia mecânica na Escola Agrícola, e mantinha escritório para prestação de serviços de “levantamento de plantas, medições, nivelamentos, desenhos, construções de edifícios públicos ou particulares e pontes, assentamento de máquinas etc.”. (PFROMM NETO, 2013, p. 351).

Mas o destaque entre as empresas da região “A” fica por conta da indústria Krähenbühl. Fundada em 1870, pode ser considerada uma das pioneiras entre as metalúrgicas na Província de São Paulo.

O conjunto de oficinas que a compunha estava instalado à Rua do Comércio, com os fundos voltados para o córrego do Itapeva. Segundo Cachioni, “dotada de máquinas e ferramentas importadas, iniciou uma espécie de guerra ao carro de boi com a fabricação, pela primeira vez na região, de carroças equipadas de eixos fixos independentes”. (CACHIONI, 2016, p. 03).

Em 1887, com o falecimento do fundador Pedro Krähenbühl, seus filhos João e Frederico assumiram a fábrica e “imprimiram grande impulso aos negócios, expandindo a firma a ponto desta ocupar dois quarteirões inteiros, com frente para a rua do Comércio, nº 12”. (PFROMM NETO, S. 2013, p.282).

Um anúncio publicado no “Almanack de Piracicaba para 1900”, no dá um pouco melhor a dimensão que aquela indústria alcançou:

Constroem-se carruagens fortes, leves e elegantes, para luxo, comércio, lavoura e indústria. Também reformam-se quaisquer veículos. Materiais escolhidos. Operários habilíssimos, em número de 40. Especialidade em eixos de graxa, patent e meio patent, importados pela casa João Krähenbühl & Irmão, Piracicaba. Fornecedores de todo o oeste do Estado (CAMARGO. Apud. PFROMM NETO, 2013, p. 282).

Segundo o “Dicionário de Piracicabanos”, publicado em 2013 pelo professor Sanuel Pfromm Neto, a Krähenbühl também se apresentava como:

“Serraria e carpintaria a vapor”, fábrica de fogões, fabricação de arados, oficina mecânica (fundição de bronze, ferraria, serraria, depósito de ferros, fabricação de moinhos para fubá e correias, comissão e importação de maquinismos para a lavoura e a indústria e matéria prima para diversas indústrias). Os Krähenbühl fabricavam veículos de tração animal, como troles, charretes, carroças, carroções,

jardineiras (ônibus de tração animal) e até carros fúnebres, que doavam à Prefeitura e à Santa Casa. Produtos totalmente brasileiros, passaram até a ter eixos de aço fundidos, temperados e torneados pelos Krähenbühl, em substituição aos eixos anteriormente importados da Alemanha. Instalou-se, assim, um grande complexo industrial, com serraria, estufa para maturação de madeira, grande oficina mecânica com dezenas de tornos mecânicos, ferraria, fundição de ferro e bronze, carpintaria, marcenaria, pintura. Como era praticamente o único estabelecimento deste gênero na região, atendia não só à clientela local como também a de municípios vizinhos. Os veículos que produziam passaram a ser vendidos por todo o Estado e também em Minas Gerais e no Rio Grande do Sul. Tinham grande procura as suas carroças e carroções, seus carros de praça com lanternas de carbureto e suas jardineiras. Além disso, juntamente com os irmãos Jorge e Melchior, que a eles se associaram na organização, atuaram como uma verdadeira escola de artes e ofícios. (p. 282)

Na figura 28 apresentamos uma reprodução fotográfica das oficinas Krähenbühl, e assim podemos ter a percepção do padrão construtivo típico das instalações industriais naquele período.



Quanto aos aspectos arquitetônicos das indústrias

Krähenbüh, Marcelo Cachioni afirma que a escassez iconográfica permite apenas destacar “a alvenaria aparente e as janelas de guilhotina em arcos de consola, no entanto suas características são comuns em outras edificações industriais do período em Piracicaba.” (2016, p. 04).

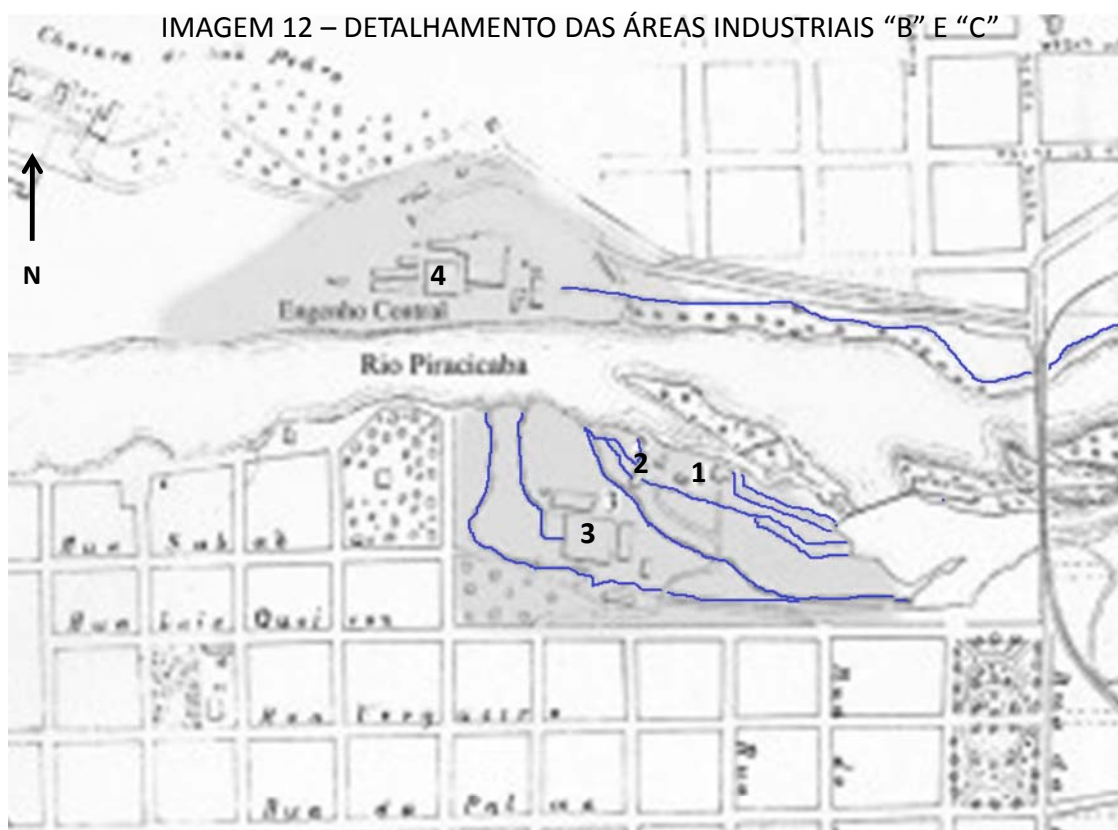
Na tradicional área da Rua do Porto, representada com a letra “D” na imagem 11, se concentravam basicamente serrarias e olarias, negócio que foi se tornando mais lucrativo, à medida que a cidade crescia e ia substituindo as antigas construções de “taipa de pilão” por novas construções feitas de tijolos.

Exemplos de olarias instaladas na região remontam a meados do século XIX, como a que pertencia ao imigrante alemão Felipe Diehl, “pioneiro na implantação da fabricação de telhas francesas, cuja conformação impedia a entrada de água, quando chovia.” Havia também a olaria de Elias Cecílio, “a

única que fazia telhas curvas” no século 19 (Elias Netto, 2000. Apud. PFROMM NETO, 2013, p. 202 e 157).

Merece destaque a “Olaria Espanhola”, pertencente aos sócios João Iglésias e Carlos Coll. Segundo um anúncio publicado no “Almanak de Piracicaba para 1900”, fabricavam “telhas número um, iguais às marsehesas” em tamanho, bem como “tijolos refratários para uso industrial, tijolos de molduras e ladrilhos para pavimento” e garantiam “toda a seriedade em negócio”. (Apud. PFROMM NETO, 2013, p.172).

Na imagem 12 podemos notar, em detalhes, as áreas B e C anteriormente retratadas, respectivamente às margens esquerda e direita do rio Piracicaba, quase uma defronte a outra, ambas aproveitando a força hidráulica da cachoeira para a geração de energia e para a utilização de água, imprescindíveis aos seus funcionamentos.



Considerando a perspectiva da “monumentalidade” que vimos adotando no decorrer deste capítulo, estas duas regiões, em conjunto, compõem a mais significativa rugosidade deixada no espaço urbano pelo processo de industrialização experimentado pela cidade no período estudado.

Constituído ao longo das três últimas décadas do século XIX, este conjunto de instalações industriais expressam, enquanto “formação socioespacial”, a “possibilidade realizada”. São, assim, “uma definição sintética da natureza exata da diversidade e da natureza específica das relações econômicas e sociais que caracterizam uma sociedade numa época determinada”. (SANTOS, 2006, p. 85 e 86).

Tentemos, portanto, a partir dos monumentos contidos neste espaço específico, entender um pouco mais do processo de modernização econômica e social vivenciado naquele momento específico.

O número 1 representa a casa de força da usina hidrelétrica que Luiz de Queiroz mandou construir em 1891, sob a supervisão de seu procurador, o engenheiro britânico Arthur D. Sterry. Concluído o prédio, a montagem das turbinas e demais equipamentos, importados da Thompson & Houston, ficou ao cargo do engenheiro norte americano T. Alvin Call, e compunham-se basicamente de duas turbinas com 250 cavalos de força, responsáveis por mover três dínamos: o primeiro de 1.200 amperes era destinado à iluminação particular; os outros dois totalizavam 770 amperes, e eram destinados à iluminação pública. (KIEHL, 1976; MARCOVICH, 2005).

Conforme já tratamos no capítulo II, a iluminação elétrica da cidade, em 1893, a colocava como uma das primeiras do país a contar com essa novidade moderna, onze anos após a instalação da primeira central elétrica nos Estados Unidos e seis anos antes da cidade de São Paulo.

Estas informações nos permitem pensar a relação entre o pequeno e despretensioso prédio que abrigava a central, enquanto monumento, e seu gigantesco significado simbólico, sua monumentalidade: o controle da eletricidade; o fim da escuridão.

Na figura 29 podemos observar a reprodução fotográfica da referida casa de força, após 1913, no período



em que já pertencia à The Southern Brazil Electric Company Limited.

Caracterizando o edifício, Cachioni destaca:

a alvenaria aparente, vidraças de abrir e as telhas de capa e canal, com um anexo em madeira que se estruturava de forma semelhante ao esquema enxaimel (desaparecido). Neste pequeno edifício fabril aparece uma característica importante da alvenaria aparente em Piracicaba: a gama de cores variadas nos tijolos. (2016, p. 16).

O número 2 da imagem 12 representa a estação de captação e bombeamento para o sistema de abastecimento, construída em meados da década de 1880, como podemos observar na figura 30, e cujo processo de constituição que a inscreveu no espaço urbano tratamos no capítulo II.

Tal qual a casa de força da empresa elétrica, trata-se de um prédio que não apresenta o gigantismo típico dos demais monumentos que temos destacado, porém sua monumentalidade ganha destaque pelo significado que o



FONTE: IHGP

abastecimento de água encanada tinha naquele momento, livrando a população da dependência de bicas e poços comunitários.

De acordo com o padrão construtivo utilizado pelos edifícios industriais da época, a estação de bombeamento foi construída em “alvenaria aparente, com arcadas”, assentadas sobre alvenaria de pedras à margem do rio.

As aberturas foram executadas em arco pleno arrematadas com bandeiras de ferro forjado e a cobertura foi estruturada em abobadas de berço que sustentam uma laje. O destaque para o conjunto é a camarinha que dá acesso ao canal, que apresenta acabamento em bossagem, platibanda com cimalha e um portão de ferro forjado trabalhado artisticamente. (CACHIONI, 2016, p. 14).

Para completar o quadro industrial da margem esquerda do Piracicaba, enfim, falta tratar da Fábrica de Tecidos Santa Francisca.

Quando da morte do pai, em 1873, Luiz de Queiroz voltou da França e tomou “posse dos bens que lhe coube por herança”, fundando na parte sul da

agora sua Fazenda Olho D'Água, que já contava com “moinho, monjolo e engenho de serra, tudo movido à água tirada do rio”, a fábrica de tecidos, “servida das respectivas aguadas, rêgo e fôrça motriz”. (GUERRINI, 2009, p. 58).

Assim, mais ou menos ao mesmo tempo, deu início à sua saga modernizadora em Piracicaba, plantando algodão, instalando uma usina elétrica e construindo a fábrica de tecidos.

As descrições dos eventos relativos à cerimônia de colocação da pedra fundamental do prédio, relatadas no periódico “O Piracicabano” e recolhidas por Guerrini, nos dão dimensão da monumentalidade que o monumento assumia antes mesmo de materializar-se:

Teve lugar, no dia 1. do corrente, a collocação da primeira pedra do edifício em que tem de funcionar a fabrica de tecidos do snr. Luiz de Queiroz. Collocaram a pedra no lugar competente os snrs. Conceição, Queiroz e Novaes, seguindo-se a bençãam pelo reverendo padre João de Almeida, em presença de grande número de pessoas para esse fim convidadas. Nessa ocasião tocara a banda de musica piracicabana, lindas e variadas peças. Em seguida foram os convidados levados para uma casa proxima, onde foram servidos com deliciosas bebidas e refrescos, levantando nessa ocasião alguns cidadãos brindes e palavras de animação ao snr. Queiroz. A noite houvera nova1nente em casa do referido snr. em lauta ceia, onde de novo falaram alguns senhores, mostrando a utilidade desse grande melhoramentos com que o snr. Queiroz vai dotar a cidade de Piracicaba. Ao snr. Queiroz, os nossos cumprimentos pela acertada ideia e pelo seu genio liberal e amante do progresso”. (2009, 61-62)

Em 1876 a fábrica inicia suas atividades, com 50 teares, 2.500 fusos movidos e 70 trabalhadores produzindo entre 600 e 700 mil metros de pano de algodão por ano, vendidos em São Paulo, Paraná e Rio de Janeiro. A matéria prima vinha de Santa Bárbara, Sorocaba, Tietê e Tatuí. (A PROVÍNCIA, 30/11/2009)

Inovador como era, Queiroz estabeleceu ligação telefônica entre a fábrica e a sede da fazenda, comprou barcaças com as quais fazia o transporte rio abaixo, até Jaú e Lençóis. No ano seguinte, 1877, com a inauguração do

ramal férreo da Sorocabana, passou a ter acesso aos mercados de Capivari, Indaiatuba, Jundiaí, São Paulo e ao porto de Santos.

A figura 31 nos permite uma visão panorâmica da fábrica de tecidos a partir do palacete de Luiz de Queiroz, e se não fossem os coqueiros um observador menos atento poderia pensar tratar-se de uma fábrica inglesa ou norte-americana.



FIGURA 31 – FÁBRICA DE TECIDOS (1906)

FONTE: Rotellini, 1906.

Mais que um edifício, trata-se de um conjunto fabril composto de vários edifícios em desnível, acompanhando o terreno que se inclina para o rio, assim descritos por Cachioni:

O grande pavilhão da tecelagem dividido em quatro blocos e em desnível, adaptado por porão, recebeu telhados independentes por bloco (com telhas francesas), ainda que fossem contíguos. Neste edifício, as aberturas foram executadas em arcos plenos e janelas em guilhotina, com quatro peças por bloco. Os outros prédios reuniam funções distintas de serviços e um casarão coberto com telhas coloniais, que parece ter sido a casa sede da Fazenda Engenho d'Água, abrigava os escritórios. Entre o pavilhão da tecelagem e o casarão de escritórios havia um caprichoso jardim francês, ao lado de um canal. Logo na entrada principal do pavilhão, cujo destaque era um frontão com a epígrafe da empresa, existia uma ponte sobre o referido canal. Havia também um estábulo e pasto para cavalos. O abastecimento hidráulico da fábrica se dava por uma caixa d'água, correspondente a três pavimentos se destacava no conjunto, abastecida por dutos. (2016, p. 07)

A fábrica pertenceu a Luiz de Queiroz até 1897, quando foi vendida ao Banco da República do Brasil, de deste pertenceu á diversos proprietários: sob a denominação Fábrica de Tecidos Arethusina, pertenceu à Rodolpho Miranda, entre 1902 e 1912; Sociedade Anônima Manufactora Piracicabana, entre 1912 e 1918 e, depois, Fábrica Boyes, propriedade dos irmãos Janes Singleton e Alfred Simeon Boyes. (GUERRINI,1970).

Segundo Ferraz, em 1919 a fábrica de tecidos era destaque no cenário nacional:

Pela sua magnitude, a Arethusina fugia dos padrões industriais da Primeira República, cuja marca eram as pequenas empresas, de mínima capitalização e base técnica artesanal. Para o ano de 1919, as indústrias de 200 a 499 empregados, dentre as quais a fábrica piracicabana se inclui, representavam apenas 1,1% do total em São Paulo e 1,8% no Rio de Janeiro. (FERRAZ, 2010, p. 212)

Feita a observação da margem esquerda do rio, passemos à sua margem direita, demarcada com a letra “D” na imagem 12, área onde foi instalado o Engenho Central.

Fundado pelo Barão de Rezende com um capital de 400:000\$000, a construção dos engenhos centrais fazia parte da política imperial de modernização da produção de açúcar no Brasil, que além do emprego de tecnologia moderna, previa a separação entre as fases agrícola e fabril do processo produtivo, e a não utilização de mão de obra escrava.

As máquinas e equipamentos foram importados da França, junto às empresas Brissouneau e Fives Lille, e montadas sob a supervisão dos engenheiros André Paturaux e Fernand Desmolin. (GUERRINI, 1970, P. 83).

Contava com uma potência instalada de 420 cavalos. Três turbinas hidráulicas, com uma força reunida de 120 cavalos, faziam trabalhar as moendas, as bobas e as oito turbinas centrífugas; para produzir vapor dispunha de três caldeiras multitubulares de 100 cavalos cada uma, munidas de forno do sistema Blandin, para secar o bagaço. Todo este maquinário permitia ao Engenho a capacidade anual para produzir 9.000 sacas de açúcar, ou 540 toneladas. Lâmpadas elétricas Soleil iluminavam a fábrica, o que era uma novidade em São Paulo, naquela época. O pioneirismo na utilização de luz elétrica ganha relevo se considerarmos que, durante a safra, o trabalho de fabricação do açúcar é uma atividade ininterrupta, significando assim considerável ganho de produtividade. (CAMARGO, 1899, p. 119 e 273).

Localizado as margens do rio Piracicaba, o Engenho utilizava dos equipamentos de navegação da Companhia Fluvial Paulista, também administrada pelo Barão de Rezende. Assim, a fábrica contava, em 1882, com dos vapores, oito barças de ferro e outras de madeira que operavam em vários portos rio abaixo, onde se localizavam a maioria dos produtores de cana. (PACANO, 2000)



FONTE: Rotellini, 1906.

Durante os meses seca o rio só é navegável até o Porto João Alfredo, o que levou o Engenho a construir 15 km de linha férrea, ligando seu pátio àquele porto.

Na figura 32 podemos ter uma visão panorâmica dos edifícios

originais que compunham o conjunto arquitetônico do Engenho Central.

Caracterizando a arquitetura daquele conjunto fabril, além da alvenaria aparente, Cachioni afirma:

A construção central foi originalmente o principal edifício do complexo e era coberta por um telhado metálico, uma espécie de cúpula com um lanternim em quatro águas, arrematado por um coruchéu. A entrada principal era marcada por uma portada de caráter neoclássico, com colunas, entablamento e um grande brasão, arrematando o conjunto. As janelas deste edifício eram, na maioria, gêmeas em arco abatido. (...) Outro destaque para o conjunto primitivo do Engenho Central era o bloco industrial de armazém dividido em quatro empenas, com um óculo em cada 'frontão'. (2016, p. 10)

Em 1899 o Engenho Central foi vendido à francesa “Societé des Sruceries Bresiliennes”, e o conjunto arquitetônico do Engenho passou por algumas transformações, dentre as quais se destacam: entre 1911 e 1920, sob a direção do engenheiro dinamarquês Dr. Holger Jensen Kok, a construção do muro de arrimo à beira do rio, que permitiu a ampliação do pátio de operações da empresa; em 1916, sob a direção dos franceses Daniel Rinn e Mourice Allain, a construção do prédio da destilaria e o portal de entrada. (CACHIONI, 2016).

Para encerrar nosso flamar às margens do Piracicaba, resta nos referirmos à área “E” da imagem 12, que abrange a Vila Rezende, próximo à atual Av. Rui Barbosa.

Algumas informações recolhidas e organizadas por Pfromm Neto, no Dicionário de Piracicabanos, nos ajudam a ter uma idéia do panorama do desenvolvimento econômico na Vila Rezende. Sabe-se, por exemplo, que em 1904 Caetano Carmignani era “proprietário da fábrica de cerveja Cavalinho”, instalada na Av. Dona Francisca, e que em 1907 lançou “a cerveja preta Cavalinho de alta fermentação, e refrigerantes naturais.” Também no início do século XX, Alexandre Balestiero estava “estabelecido na Vila Rezende com uma oficina de carpintaria, no início da av. Conceição”. Em 1910, Oaschoal D’Abronzio fundou com os irmãos, “na travessa Maria Maniero uma modesta Fábrica de refrigerantes, xaropes, licores e vinagres. A expansão do negócio levou-o a sediar a empresa em instalações mais amplas, no n. 44 da Avenida Dona Elisa.” Ou ainda João Becari, que “tinha uma máquina de beneficiar arroz, nos anos 1920”. (2013, p. 142, 79, 194 e 99).

Porém, sem dúvidas, o mais icônico dos empreendimentos ocorridos na Vila Rezende foi a constituição do Grupo Dedini, germe do setor meta-mecânico nacional ligado à indústria açucareira.

Mario Dedini chegou ao Brasil em 1914, e depois de um curto período em Ribeirão Preto transferiu-se para Santa Bárbara D’Oeste, onde participou da montagem e operação de uma usina de açúcar, e em 1915 já havia se tornado seu primeiro gerente não-engenheiro.

Tal carreira se explica por dois motivos: primeiro, Mario trouxera consigo, da Itália, a experiência na fabricação de açúcar de beterraba, o que facilitou em muito sua aprendizagem dos processos de fabricação do açúcar de cana; segundo, havia cursado desenho técnico em sua cidade natal.

Em 1920 Mário e seu irmão Armando chegaram à Piracicaba, onde adquiriram uma oficina de carpintaria e ferraria de manutenção de veículos e utensílios agrícolas.

Em 1961, narrando o início de suas atividades ao Jornal de Piracicaba, Mario utilizou as seguintes palavras:

Em setembro de 1920, vim para Piracicaba, a convite do meu cunhado Bepe Corrente, para estudar a possibilidade de comprar a Oficina de José Sbravatti, situada numa propriedade de minha sogra, na Avenida Conceição 3, 5 e 7. O preço da oficina era de oito contos e quinhentos mil réis

dos quais eu tinha somente três contos. Meu irmão Armando tinha quinhentos mil réis e, cinco contos muito gentilmente me emprestou o meu patrão, Dr. Luiz Lombard, da Usina Santa Bárbara, onde eu ainda continuei no meu trabalho, dando a minha assistência técnica por vários anos. Em 1920, encontramos 8 pessoas trabalhando. Em 1921, aumentamos para 10. Em 1930, 40. Em 1935, 150. (Apud. NEGRI, 2010, p. 22).

Segundo Negri, a oficina localizada na Vila Rezende ocupava 400 metros quadrados, e contava com “um torno mecânico inglês, uma máquina perfuradora de ferro, uma serra de fita, um rebolo, um esmeril, uma máquina para imprimir ferro e um motor elétrico de 3 HP.” (NEGRI, 2010, p.23)

Em meados da década de 1920, Mário deixa a Usina Santa Bárbara para dedicar-se exclusivamente à sua oficina, em parte devido ao aumento da demanda por seus serviços, e em parte à sua percepção de um novo nicho de mercado a ser explorado, qual seja: a manutenção e o reparo de peças dos muitos engenhos de açúcar e aguardente instalados em Piracicaba, então em franca expansão.

Seu conhecimento sobre desenho técnico e o tempo como gerente da usina lhe seriam extremamente úteis.

Assim, se considerarmos o grande número de engenhos e o desgaste anual das moendas e demais equipamento de fabricação então importados, e que portanto demoravam para ser repostos, podemos perceber o quão oportuno era o empreendimento a que se propunha a família Dedini.

Conforme demonstramos em nossa dissertação de mestrado (PACANO, 2000), quando os fornecedores de cana não se sentiam satisfeitos com o preço oferecido à matéria-prima pelos Engenhos Centrais, processavam-na eles mesmos. E na década de 1920, segundo Negri, os preços da cana atingiram altas históricas, devido às fortes geadas de 1917, que prejudicaram a produção dos anos seguintes. Some-se à isso:

surgimento de diversas moléstias, entre elas o mosaico que surge em toda lavoura canavieira brasileira, vindo afetar igualmente quase toda plantação de cana existente. São Paulo, no entanto, foi o primeiro Estado a iniciar a luta contra o mosaico, sendo que a Estação Experimental de Cana da cidade de Piracicaba assumiu um papel destacado na defesa contra tal moléstia. (NEGRI, 2010, p. 25)

A solução técnica encontrada para combater o mosaico foi a substituição dos canaviais por plantas da variedade javanesa, que além do resistir ao mosaico, era também resistente às geadas e possuía maior teor de sacarose. Assim, segundo Negri:

A explicação para o aumento da produção açucareira, no Estado de São Paulo, reside em dois pontos básicos: em primeiro, pela introdução maciça de cana javanesa, mais rentável e disponível em quantidade como consequência do aumento anterior das áreas cultivadas; em segundo, que poderia ser considerada como a razão principal, foi a utilização crescente da enorme capacidade ociosa existente nas usinas, aumentando, assim, a quantidade produzida e comercializada, com significativos ganhos de rentabilidade, o que permitiu compensar a queda nos preços dos açúcares. (NEGRI, 2010, p. 27).

Aproveitando o aumento da produção açucareira verificado na segunda metade da década de 1920, a pequena oficina Dedini viu ampliar a demanda por seus serviços de conserto e reparação de peças, principalmente nos pequenos engenhos, cuja tecnologia era mais rudimentar.

Foi neste momento que a oficina montou uma seção mecânica e uma pequena fundição de ferro que possibilitaram, além dos consertos e reparos, a produção de alguns equipamentos mais simples, garantindo aos engenhos baixos preços e rapidez na substituição de peças e equipamentos antes importados a elevados preços e com longos prazos de entrega.

No período de 1926 a 1928, a Oficina Dedini inicia a fabricação de conjuntos de moendas de cana, saltando para a condição de pequena indústria. Essas moendas eram constituídas de três cilindros horizontais, além de outras peças, cujo acionamento era realizado por motores elétricos de baixa potência. O dimensionamento dos cilindros variava entre 8" x 12", 10" x 14", 14" x 20" e 16 x 24". A tecnologia destas moendas era bastante simples e foi sendo assimilada por ocasião das reformas e consertos realizados. A maior parte das peças era em ferro fundido, o que evidentemente não implicava grande dificuldade para sua fundição e posterior usinagem, posto que a desmontagem das moendas permitia copiar os desenhos, modificá-los e preparar modelos de fundição. Aqui, o conhecimento de desenho mecânico de Mário Dedini assumiu um papel fundamental para fabricação das primeiras moendas e no seu desenvolvimento posterior, melhorando sua qualidade e capacidade de moagem. (NEGRI, 2010, p. 29)

Para além da Fábrica de Tecidos e do Engenho Central, grandes empresas, em 1922 havia uma série de outros pequenos e médios estabelecimentos urbanos industriais, assim listados por Capri:

Para o ano de 1922, a distribuição dos estabelecimentos industriais em Piracicaba se faz do seguinte modo: 25 serrarias e carpintarias, 2 estabelecimentos de beneficiamento de algodão, 2 para produção de sabão, sabonetes e perfumarias, 16 para licores, vinagre e vinho, 3 empresas de massas alimentícias, 12 de artefatos de couro e curtumes, 3 de carros de tração animal, 8 de balas e bombons, 20 de biscoitos e bolachas, 9 de móveis de madeira, 1 de instrumentos musicais e 22 de cal, telhas e tijolos. (CAPRI, 1922, p. 187. Apud. MALUF, 1984).

Enfim, o crescimento das atividades tipicamente industriais significou a maior oferta de empregos urbanos, ampliando a importância econômica da cidade em relação ao campo.

Quanto mais crescia a número de habitantes, mais a cidade havia de torná-los polidos, disciplinando-os por meio de um “processo civilizatório” que em tempos, espaços e pessoas específicas foi marcado por maior ou menor grau de violência, como veremos a seguir.

IV – Piracicaba: cidade moderna e civilizada

Ao longo desta pesquisa temos tentado fazer aquilo que Martins denominou biografia da cidade, “procurando perceber como se foram estruturando, dimensionando seus momentos de transição, traçando sua evolução urbana, com vistas a eleger os espaços e monumentos explicativos.” (MARTINS, 1994, p. 180).

Se nos capítulos anteriores nos detivemos sobre o processo de modernização da cidade, dando especial atenção à constituição da densidade técnica instalada e a construção de monumentos no espaço, com destaque às suas respectivas monumentalidades, neste quarto e último capítulo pretendemos observar mais detidamente o processo de construção da modernidade entre os cidadãos e, para tanto, recorreremos à observação da lógica que regeu a construção e a ocupação dos espaços urbanos, com especial atenção às contradições e ambivalências que fazem da cidade uma “realização histórica consolidada do espírito de uma época”. (BITTAR, 2010, p. 03).

Esse “espírito de uma época” que caracteriza a modernidade se refletiu na funcionalidade e na estética linear que orientou a ocupação física e simbólica dos espaços urbanos em torno de seus monumentos. Por isso, o conjunto das intervenções urbanas realizadas em Piracicaba durante o período estudado teve um “evidente sentido político e utilitário; político, para manter a ordem, desabitando-as da desordem da concentração de multidões; e utilitário, para equipá-las de mercadorias e não de pessoas.” (BITTAR, 2010, p. 06).

Em outros termos, buscamos relacionar espaços, monumentalidades e pessoas: quais espaços eram frequentados por quem, e como se legitimava essas respectivas frequências em função de discursos propagados pelas elites locais, principalmente por meio da imprensa.

Citando Benjamin, Bittar nos inspira e chama a atenção para aspectos bastante relevantes a serem observados na relação modernização – modernidade:

“Saber orientar-se numa cidade não significa muito. No entanto, perder-se numa cidade, como alguém se perde

numa floresta, requer instrução”. Perder-se requer instrução, orientar-se não significa muito... Ora, a orientação das cidades modernas disciplina os movimentos e determina os comportamentos, e é contra isso que resiste Benjamin, com a arte de descobrir por acidente a todo o tempo os lugares da cidade, e, por isso, redescobrir o *amor fati* contido na vivência experimentada do ambiente urbano. Benjamin resiste à linearidade da cidade moderna, às expulsões e injustiças que ela provoca. (BITTAR, 2010, p. 12 e 13).

Nesse sentido, nos interessa tanto observar os espaços lineares que se caracterizam como “lugares do moderno”, quanto àqueles outros espaços não lineares, que se caracterizavam como “lugares do anti-moderno”, quer por remeterem a aspectos arcaicos, ligados ao passado monárquico e escravista; quer por remeterem às contradições e ambivalências que caracterizam o moderno no seu processo de construção dialético, naquilo que poderia ser considerado seus pontos negativos, ao menos para os que lhes eram contemporâneos.

Para isso, assim como Benjamin e João do Rio flanaram pelo espaço de cidades capitais como Paris e Rio de Janeiro, pretendemos flunar pelo espaço de Piracicaba durante o processo de construção de sua modernidade.

Portanto, tão interessante quanto observar as instituições de ensino, clubes, teatros e cinemas, frequentados pela “gente de bem”, é observar a alma encantadora das ruas, com seus botecos e prostíbulos, via de regra frequentados por pessoas que, aos olhos dos agentes da modernização, deveriam ser educadas e/ou coagidas à civilidade e polidez exigidas pelo modo de vida urbano.

Nesta perspectiva, nos parece oportuno retomar os “lugares da memória” que a “*belle époque* caipira” nos legou sob a forma de monumentos, e assim buscar compreender como modernização e modernidade se relacionam num mesmo “processo civilizatório” “glocal”, tecendo uma “segunda natureza”, disciplinando pela força ou pelo “*habitus*” a vida cotidiana daqueles que conformavam o “povo piracicabano”.

Por “formação do povo piracicabano”, inspirados por Darcy Ribeiro, pensamos no processo de construção de distintas e ambivalentes solidariedades experimentadas durante um contexto econômico específico de

expansão das atividades urbanas, no qual ocorreram diversas combinações e estratégias dos vários grupos sociais envolvidos num processo marcado pela busca da sobrevivência num período de construção da identidade nacional: ao negro escravo, e depois liberto, juntaram-se grandes levas de imigrantes, notadamente italianos, “alemães”, italianos, norte-americanos, japoneses e sírio-libaneses; e todas essas “gentes” se encontravam na cidade, com seus mercados, templos, fábricas, botecos, prostíbulos, praças e ruas; de passagem, parando, conversando, negociando, ficando, voltando.

A cidade moderna e civilizada que se queria construir era, ao mesmo tempo, um projeto material e social. Assim, a construção de uma identidade urbana pretensamente moderna pautava-se na negação de um passado marcado pela escravidão, daí as várias medidas adotadas na busca de retirar dos negros as possibilidades de ocupação dos espaços centrais da cidade, mesmo depois de libertos.

Sob a ideologia do branqueamento, que então imperava, a formação econômica e social do mercado de trabalho livre, e dos espaços físicos e sociais destinados aos trabalhadores, nos remete a análise de um processo marcado por lutas, disputas e resistências: dos escravos por liberdade; dos libertos na busca de seu “lugar social”; dos proprietários por mão-de-obra e dos imigrantes contra a exploração e pela busca de maior controle sobre sua força de trabalho, como revela particularmente a história da imigração alemã e sírio-libanesa, como veremos mais adiante.

Embora o objeto de nosso estudo esteja cronologicamente delimitado pelo período entre 1889 e 1930, conforme afirmamos anteriormente, os germes do contexto econômico que exigiu e possibilitou a construção da modernidade da maior parte das cidades do interior paulista devem ser buscados em 1850, quando se conjugaram quatro fatores: a ascensão da produção cafeeira ao posto de principal produto de exportação de São Paulo; a proibição do tráfico internacional de escravos; a publicação da Lei de terras e as primeiras experiências com o trabalho livre. (DOIN, 2007).

Renato Sérgio Jamil Maluf, explicando a participação dos imigrantes no processo de formação do mercado de trabalho livre em Piracicaba aponta para os seguintes fatores:

em primeiro lugar, a imigração precoce, pois 'desde 1840 Nicolau Campos Vergueiro inicia um movimento de substituição de braço escravo pelo colono livre'. Em segundo lugar, a própria permanência dos ex-escravos na região. Finalmente a 'introdução de imigrantes brasileiros na região que formam, no período 1901-21, um total de 1.140 indivíduos. A sua maioria compreende os reentrados, isto é, brasileiros que regressaram de uma primeira imigração em outro ponto do Estado, onde não se adaptaram'. (MALUF, 1984, p. 18).

Podemos observar, portanto, dois momentos distintos da imigração para Piracicaba: o primeiro, em meados do século XIX, quando a Lei Eusébio de Queiroz privou o Brasil de sua fonte abastecedora de mão-de-obra, que diante do crescimento vegetativo negativo da população escrava apontava para a urgência da constituição do mercado de trabalho livre, ao que se respondeu com o sistema de parceria; o segundo a partir de 1884, quando a Província assumiu o subsídio da imigração italiana para São Paulo, instituindo o regime de colonato.

Também conscientes que sob o ponto de vista espacial nos interessa particularmente a cidade, buscamos a compreensão deste espaço num espectro mais amplo, daí a importância de retomarmos, mesmo brevemente, o processo de substituição da mão de obra escrava pela livre, pois o mercado de trabalho urbano foi abastecido de parte daquela gente que a princípio veio para trabalhar no campo, na cafeicultura ou na lavoura canavieira.

No clássico "cativo da terra", José de Souza Martins (1981) demonstrou como a "Lei de Terras", também publicada em 1850, buscava administrar/protelar o processo de transição da mão de obra escrava para a livre, determinando a impossibilidade de ocupação das terras devolutas sem pagamento:

Combinavam-se, de novo, sob outras condições históricas e, portanto, de outra forma, aparentemente invertidos, os elementos de sustentação da economia colonial. A renda capitalizada no escravo transformava-se em renda territorial capitalizada: num regime de terras livres, o trabalho tinha que ser cativo; num regime de trabalho livre, a terra tinha que ser cativa (MARTINS, 1981, p. 32.)

Desta forma, sem acesso à terra, se não por meio de compra, a lei criou uma gigantesca área de reserva a ser ocupada pelos fazendeiros na expansão

de seus cafezais quando a produtividade daquelas terras já ocupadas declinasse e, ao mesmo tempo, obrigou os trabalhadores nacionais e imigrantes à venda de sua força de trabalho.

Por características contratuais, sob o sistema de parceria, o imigrante chegava ao país devendo ao fazendeiro que financiara sua viagem e seu sustento enquanto não colhia a primeira safra. Considerando que a renda monetária do trabalhador dependia do número de talhões de café sob seus cuidados e da produtividade destes cafeeiros, havia muita insegurança quanto às possibilidades de se saldar as dívidas contraídas. Nestas condições, os parceiros imigrantes ficavam presos ao fazendeiro por dívidas.

Quanto aos imigrantes que ingressaram no estado sob o sistema de colonato, a partir de 1884, é certo que encontraram melhores condições de fixação no campo, quer por ingressarem no país sem dívidas, quer pela maior segurança que tinham com o sistema de remuneração formado em parte por um rendimento fixo (o trato dos cafeeiros) e em parte proporcional, pelo rendimento da colheita, além da produção de gêneros alimentícios destinados ao consumo e, quando excedentes, ao mercado.

No entanto, considerando a informação de que esses imigrantes eram “reentrados”, nos parece lícito supor que se tratava de pessoas que originalmente, em seus países, exerciam atividades urbanas, assim como demonstrou Alvim (1986).

Outro aspecto relevante para justificar o ingresso de “reentrados” está relacionado ao fato de Piracicaba nunca ter sido um município exclusivamente cafeeiro, daí não ter recebido grandes levas de imigrantes recém-chegados, como ocorria nas áreas de expansão cafeeira do oeste paulista, onde a produtividade era maior.

Ao que parece, segundo Maluf (1984), a questão da mão-de-obra se equacionou da seguinte forma: nas fazendas de café empregavam-se imigrantes; enquanto nos engenhos, pelos conhecimentos práticos exigidos e pela força física necessária, empregavam-se negros.

Tanto na atividade agrícola do plantio do café quanto na lavoura de cana se empregavam imigrantes, contratados também sob o regime de colonato. De

acordo com Beiguelman, a agricultura contava com dois tipos de trabalhadores: “o propriamente assalariado, estrangeiro (trabalhador que visava a eventual constituição de um pecúlio); e um segundo, nacional, para as tarefas penosas rejeitadas pelo primeiro”. (BEIGUELMAN, 1978, p. 107).

Tal variedade de formas de contratação de mão-de-obra livre era decorrência imediata da estrutura produtiva do município, na qual conviveram a produção de café, cana e alimentos, relacionada à sua estrutura agrária, na qual conviviam a grande e a pequena propriedade agrícola, esta última fundamental para a atração de imigrantes, que majoritariamente nutriam o sonho de se tornarem proprietários de terras. (ALVIM, 1986).

De acordo com Maluf (1984), a possibilidade de acesso a terra pelos imigrantes se dava pelo fracionamento de grandes propriedades nos momentos de crise da economia cafeeira, na medida em que seus proprietários se viam na contingência de vendê-las para viabilizar a aquisição de terras novas e mais férteis em áreas de expansão a oeste, onde a produtividade dos cafeeiros era três a quatro vezes superiores, e por isso atraía não só fazendeiros como a maior parte da corrente imigratória, porque no sistema de colonato a maior parte da remuneração dos trabalhadores estava diretamente relacionada à produtividade da lavoura.

Eliana Terci resume a estratégia utilizada pelas elites para a formação do mercado de trabalho local nos seguintes termos:

Assim, lançando mão dos recursos disponíveis para a composição do mercado de trabalho, combinando ação e propaganda, as elites piracicabanas conseguiram suprir de braços as atividades econômicas satisfatoriamente, coadunando com os intentos da proposição central que se colocava: formar o mercado de trabalho abundante em mão-de-obra, de forma a manter os salários reduzidos. Assim, nos anos 20, conforme mencionado, a população imigrante soma 22.430 indivíduos, perfazendo 16,31% da população total. O censo demográfico do mesmo ano computa 3.262 trabalhadores urbanos espalhados entre as usinas de açúcar, as oficinas e a fábrica de tecidos. (TERCI, 1997, p. 126-127)

Como demonstrou a bibliografia consultada, ao analisarmos o caso dos colonos que vieram para Piracicaba devemos sempre considerar a existência de outras culturas agrícolas além da cafeicultura, notadamente a lavoura

canavieira, além de áreas destinadas às culturas alimentares e ao algodão. (CANABRAVA, 1938; MALUF, 1984; TERCI, 1997).

Segundo Maluf (1984), o mercado de trabalho livre em Piracicaba foi composto, basicamente, por três fatores: as primeiras experiências com o trabalho livre, ao final da década de 1840, ainda sob o sistema de parceria, a partir da iniciativa do senador Vergueiro; ex-escravos que continuaram no município após a escravidão e; por fim, a imigração subsidiada a partir de 1884. Quanto a estes últimos, Maluf ressalta que somaram, entre 1901 e 1921, um total de 1.140 indivíduos, majoritariamente formado por reentrados.

De acordo com Terci, cuja análise nos parece bastante consistente, Piracicaba não recebeu tantos imigrantes como outras regiões do estado, pois não constituía “pólo da política imigrantista paulista à medida que não era um município essencialmente cafeeiro” (TERCI, 1997, p. 122).

Segundo dados fornecidos por Tessari, entre 1896 e 1905 o número de cafeeiros no município saltou de 11,94 para 19,55 milhões, com um aumento de 63%; já a quantidade de açúcar produzido aumentou expressivamente, de 34 para 130 mil sacos, num incremento relativo de 382% nos mesmos dez anos. A partir de 1905 o café viu sua produção reduzida e a cana, novamente, tornou-se o principal produto agrícola do município. (TESSARI, 2000, p. 71).

No mesmo sentido argumentou Canabrava: “a partir de 1905, enquanto o café conserva quase os mesmos números, a cana prossegue na sua evolução ascensional, tornando-se o principal regulador da balança econômica da região.” (CANABRAVA, 1938, p. 284.)

Essa importância relativa da lavoura canavieira no município, antes durante e depois da “febre do café”, que o diferencia da esmagadora maioria dos demais municípios paulistas no período, é essencial para o que pretendemos: primeiro, porque o Engenho Central era a maior fábrica de açúcar do estado; segundo, porque esta fábrica compunha a paisagem urbana e, terceiro, porque a produção de açúcar é uma atividade sazonal.

Logo, seu funcionamento exigia quantidades e qualidades distintas de mão de obra ao longo do ano: durante a safra, a fábrica carecia de maior quantidade de operários e carregadores; na entressafra, exigia menor

quantidade de trabalhadores, estes dedicados as atividades de manutenção dos equipamentos para a próxima safra.

Após essas considerações mais gerais sobre o processo de constituição do mercado de trabalho livre, voltemos novamente nossos olhos à cidade, onde o desenvolvimento urbano e industrial mais acentuado do século XX resultou em significativo crescimento demográfico não totalmente absorvido pelas oportunidades de empregos decorrentes do crescimento econômico, levando à existência de uma parcela da população desempregada ou semi-empregada, que de maneira marginal à economia formal encontrava na rua seu espaço de sobrevivência e sociabilidade.

Formada principalmente por ex-escravos e imigrantes, esta população adere “às possibilidades de cada conjuntura urbana” e “tende a moldar-se às condições possíveis”, pois a rua “é local que se acomoda a uma multiplicidade de oportunidades criadas pelo meio social.” (DIAS. In: PINTO, 1994, p. 16.)

Os desempregados, trabalhadores temporários, vagabundos, mendigos e mascates eram decorrência direta do processo de modernização. No entanto, sua presença ostensiva nas ruas e praças da cidade tornava a paisagem urbana diferente daquela pretendida pelos dirigentes locais, que trataram de sanear a cidade física e socialmente.

Para esta tarefa eram necessários profissionais que fossem portadores da ciência pretensamente capaz de regenerar a cidade. Por isso, a partir da República, cada vez mais os cargos públicos de vereador, intendente e prefeito passaram a ser ocupados por médicos, engenheiros e advogados.

Nesse sentido, determinadas profissões, até então eminentemente técnicas, são emancipadas, sendo-lhe conferidos atributos políticos e de mando: médicos tornam-se inspetores sanitários, engenheiros tornam-se edificadores das obras de infra-estrutura... Antes de tudo, a orientação que os move é a de reformadores sociais. (TOPALOV, 1991, s/p)

Na atmosfera intelectual que caracterizava a jovem república, aqueles homens e mulheres precisavam ser civilizados para o convívio urbano, quer residissem na cidade ou por ela passassem. Por isso os governantes locais

não podiam permitir em seu território comportamentos e atividades dissonantes ao ideário moderno.

Às vésperas da República a abolição era inevitável, e os bacharéis e doutores de Piracicaba se ocupavam em como garantir a incorporação dos futuros ex-escravos à condição de trabalhadores livres dispostos ao trabalho. Para isso, em outubro de 1887, apelava o articulista da Gazeta:

pondo de parte o egoísmo de nossa raça, (...) não temos nós o dever de zelar por ela, de educar essa raça preta que arrebatamos de sua pátria e cujo sangue sugamos durante três longos séculos? Não temos nós o dever de arrancá-la dessa ignorância em que por descomunal ambição a conservamos durante tantos anos? Demo-lhe a liberdade: não é tudo; precisamos dar-lhe instrução e moralidade. É por medidas repressivas para os adultos e pela freqüência da escola pelas crianças que tal podemos conseguir. (...) Qualquer medida de que se use a digna autoridade policial para impeli-la ao trabalho por meios suasórios e brandos quanto ao seu alcance, chegando aos enérgicos quando improfícuos aqueles.” (Apud. TERCI, 1997, p. 123)

O discurso anterior demonstra claramente a estratégia pela qual se pretendia garantir a formação do mercado de trabalho, num misto de caridade, educação e repressão, principalmente aos negros vadios, como veremos mais adiante.

1 – Os Negros e a Formação do Mercado de Trabalho

No que se refere à incorporação dos negros ao mercado de trabalho livre por meio do acesso à escola, em meados de 1888 “os professores do Colégio Santo Antônio organizam curso de alfabetização noturno para os libertos adultos.” E na última década do século XIX mais duas instituições passaram a aceitar alunos negros: em 1893 a Sociedade Beneficente; e em 1899 a Sociedade Igualitária Instrutiva. (TERCI, 1997, p. 123)

Devido à importância do contingente populacional negro na “formação do povo piracicabano”, nos parece oportuno um olhar mais detido sobre as estratégias utilizadas pelas elites locais no processo de incorporação desses

homens e mulheres no mercado de trabalho livre no campo e na cidade, bem como as resistências por eles impostas.

Nesse sentido, é interessante e oportuna a análise feita por Cláudia Alessandra Tessari (2000). De acordo com a autora, obedecendo a diferentes ritmos, entre 1884 e 1920, o crescimento da oferta de mão de obra em São Paulo teve como principal força a imigração em massa subsidiada pelo Estado. A partir de então, cada vez mais a participação do negro ex-escravo ganha relevância na constituição do mercado de trabalho. Em Piracicaba, devido às especificidades de seu desenvolvimento econômico no tempo e no espaço, conforme já nos referimos, a necessidade relativa de trabalhadores era maior, levando assim a elite local a instituir mecanismos de controle social que coagissem o ex-escravo ao trabalho logo após sua libertação.

No município, às vésperas da abolição, o contingente de trabalhadores escravos se dividia entre a tradicional lavoura canavieira, que abastecia principalmente os engenhos Central e Monte Alegre; e a lavoura cafeeira, que contava com plantas relativamente velhas e pouco produtivas se comparadas com as do “novo oeste”, preferidas pelas famílias de imigrantes. Na falta destes, os fazendeiros optaram por tentar uma transição gradual para o trabalho livre, a partir de três frentes de atuação: “a manutenção dos ex-escravos no município, a organização da classe proprietária para impedir a disputa pela mão-de-obra e a definição de medidas para atrair e organizar a mão-de-obra imigrante.” (TESSARI, 2000, p. 45)

A partir de meados de 1887 as fugas de escravos tornaram-se frequentes no município, e parte destes negros fugidos agora tinha como destino a cidade, onde se confundiam com outros negros libertos, tornando difícil a distinção entre um e outro. (GUERRINI, 1970).

A presença de maior número de negros e mulatos, livres, libertos e fugitivos nas ruas anunciava que a legalidade tinha de ser restabelecida e a maneira mais eficaz que restava aos fazendeiros era tornarem-se “aboliconistas”. (TESSARI, 2000, p. 49).

Naquele contexto específico, ser aboliconista significava a concessão de alforrias em massa, porém com cláusula de prestação de serviços pelo

prazo de dois a três anos. No entanto, as fugas continuaram e os fazendeiros se viram forçados às libertações incondicionais a partir de novembro de 1887, com pagamento de salários àqueles negros que permanecessem nas fazendas prestando seus serviços.

Ao que parece tal estratégia não logrou êxito, e os dirigentes locais buscaram na repressão instrumentos capazes de garantir a mão de obra necessária à economia local. Nesse sentido, emblemática foi a proposta apresentada à Câmara Municipal pelo Barão de Rezende, em janeiro de 1888, pela qual todo negro que chegasse ao município deveria apresentar-se à autoridade local portando seu contrato de trabalho ou caderneta de serviços, sob pena de multa ou prisão. (TESSARI, 2000, pp. 56-57).

Segundo Tessari, os anúncios de emprego publicados na Gazeta procuravam por “maquinistas, oleiros, empreiteiros, serreiros, camaradas e empregados domésticos, colocações estas geralmente não preenchidas por imigrantes europeus, mas sim por brasileiros, notadamente negros, pardos, mulatos e caboclos. (TESSARI, 2000, p. 59).

Se de um lado buscavam-se esses trabalhadores na e para a cidade, como veremos melhor mais adiante; por outro lado, para o campo se recorria à corrente imigratória, a despeito da baixa produtividade cafeeira local.

Nesses primeiros anos após a abolição da escravidão, (até meados da década de 1890) as principais alternativas dos fazendeiros piracicabanos e, portanto, também das autoridades piracicabanas, tanto era manter os ex-escravos no trabalho, através das medidas contra vadiagem, quanto tentar atrair os imigrantes para o município. (TESSARI, 2000, p. 61-62).

Porém, a partir de 1895 houve sensível redução do número de imigrantes no município, e a estratégia dos fazendeiros mudou de foco: não se tratava mais e principalmente de atrair imigrantes, e sim manter os colonos nas fazendas, que além da concorrência do “novo oeste” enfrentava também a concorrência da cidade e de outros fazendeiros, que para atrair trabalhadores à sua lavoura, ofereciam-lhes maiores talhões de terra para plantações próprias de cereais, verduras e criação.

Em perspectiva, a partir da abolição, a questão que se colocava aos dirigentes locais dizia respeito à constituição de um mercado de trabalho formado por homens e mulheres livres: negros, mestiços, brancos, nacionais, imigrantes e outros, juridicamente livres e economicamente pobres. Sobre todos pesavam os mecanismos de repressão à vadiagem e coerção para o trabalho, mas sobre os negros pesava também a coerção moral “através da estratégia de ‘moldar’ a imagem do liberto como despreparado à sociedade livre e como vadio, isto é, aquele que confundia a liberdade com a ociosidade”. (TESSARI, 2000, p. 68)

Como referido anteriormente, as terras piracicabanas nunca foram exclusivamente dedicadas ao cultivo do café, e ao dividir seu espaço com a produção de cana, conferiu características particulares ao processo de constituição do mercado de trabalho local, marcadas, sobretudo, pela importância do açúcar e pelas especificidades de seu processo produtivo, dividido entre a fase agrícola e a fase fabril, e esta por sua vez marcada pela sazonalidade de safra e entressafra.

No início do século, Piracicaba contava com duas grandes unidades produtivas, o Engenho Central e a Usina Monte Alegre, produzindo, respectivamente, em torno de 84% e 13% do total do açúcar do município. Os restantes 3% da produção ficavam por conta de cerca de 30 engenhos menores. Porém, estes engenhos menores eram os responsáveis por cerca de 90% da produção de aguardente do município, ficando os restantes 10% da produção a cargo do Engenho Central e da Usina Monte Alegre. (72)

Tal qual na cafeicultura, na lavoura canavieira destinada ao abastecimento dos engenhos, o sistema de trabalho adotado foi o colonato: numa área pré-determinada o colono cultivava a cana sob o compromisso de entregá-la carregada nos vagões ou barcaças. Para isso, geralmente, contava-se com o trabalho de todos os membros da família, e quando esses não eram suficientes recorriam ao trabalho de camaradas contratados por empreita.

Porém, quando analisamos mais detidamente a fase fabril da produção açucareira chama a atenção a complexidade de seu processo, que vai da moagem à obtenção do produto final, e para isso eram necessários trabalhadores especializados, tais como caldeiros, tacheiros e purgadores, que encontravam ocupação durante a safra, entre julho e janeiro. Após esse

período, durante a entressafra, os maquinários eram desativados e passavam por manutenção, exigindo um número melhor de trabalhadores, com outras especializações. (PACANO, 2000).

Segundo Barjas Negri, essa necessidade de manutenção, para a qual nem sempre os engenhos tinham profissionais qualificados, gerou um contexto específico que possibilitou o nascimento e crescimento acelerado do Grupo Dedini, durante quase um século a maior empresa metal-mecânica do país dedicada ao setor sucroalcooleiro.

A instalação dos engenhos centrais proporcionou significativo aumento da densidade técnica instalada na parte fabril do processo de produção do açúcar, conferindo-lhe muito maior produtividade e exigindo dos trabalhadores certas qualificações profissionais. O mesmo não ocorreu com a parte agrícola da produção, que veio acontecer mais tarde, no final dos anos 1920, principalmente como decorrência dos esforços empreendidos pela Escola Agrícola e pela Estação Experimental. (OLIVER; SZMRECSÁNYI, 2003, pp. 37-70).

Outro aspecto que vale ressaltar diz respeito a maior produtividade da parte fabril do processo produtivo, o que exigiu maior necessidade de matéria prima, visto que além dos engenhos não produzirem toda cana que demandavam, aos fornecedores que a completavam restava sempre a possibilidade de produzirem eles mesmos açúcar mascavo ou cachaça. (PACANO, 2000).

O aspecto de sazonalidade é de fundamental importância para pensarmos o processo de constituição do mercado de trabalho urbano, pois para se produzir açúcar nas modernas indústrias era necessário articular diversos contingentes de trabalhadores: além da necessidade de operários fixos e temporários, eram necessários também alguns operários menos qualificados, principalmente nos setores da fornalha e da sacaria. Havia também a necessidade de cortadores de cana, quer nas terras dos engenhos centrais quer nas terras dos pequenos produtores, fornecedores ou alambiqueiros.

Neste contexto em que parte considerável dos empregos regia-se pela sazonalidade, era extremamente necessária a existência de uma “reserva de mão de obra” a ser utilizada durante a safra, quando ocorria a maior demanda por trabalhadores.

Na entressafra, quando se exigia trabalhadores mais qualificados e em menor quantidade, esse contingente de homens vagava pelas fazendas ou pela cidade, “vadiando” à procura de “biscates”, no sentido de pequenos trabalhos ocasionais.

Com a industrialização da produção de açúcar, mesmo considerando suas determinações agrícolas, o espaço catalisador destas novas sociabilidades passa a ser a cidade. Lembremos que entre o final do século XIX e as duas primeiras décadas de 1920 a cidade cresceu em habitantes e prédios, e foi dotada de vários e importantes equipamentos técnicos, conforme demonstramos no capítulo I, dentre os quais destacamos a importância da técnica e simbólica da iluminação elétrica, que ao tornar a noite mais disponível ao convívio social expande o tempo e interfere na apropriação e significação do espaço urbano.

Com a iluminação pública, se estenderam os horários e locais de lazer. Com isso, as pessoas podiam permanecer depois do entardecer nas ruas e praças. A rua passou a ser, principalmente para os pobres urbanos, o local primordial para estabelecer relações. Em contraste com os bem nascidos da cidade, a vida dos trabalhadores pobres pertencia ao mundo da rua. (...) Os pobres compartilhavam esses lugares, não apenas com parentes, mas também com vizinhos e iguais, ou com os que perambulavam sem teto pelas ruas. Em termos de dia-a-dia, os lugares mais frequentados eram a taverna ou a venda da esquina. (TESSARI, 2000, p. 87)

Por isso as ruas, as praças, os bares e os prostíbulos deveriam ser vigiados e seus frequentadores, “biscateiros” e vadios, deveriam ser disciplinados e coagidos ao trabalho. Ao menos é o que declarou o delegado de polícia, em 1891:

em fim o que estiver na minha pessoa não trepidarei em empregar os meios legais a fim de reprimir seriamente a vadiagem, (ilegível) dependo muito do auxílio da municipalidade, assim pois havendo boa vontade e um pouco de trabalho poder-se-a conseguir muita causa, pois além dos vadios há entre eles e as prostitutas muitos órfãos

em completo abandono que se criam no meio da devassidão. (Apud. TESSARI, 2000, p. 85)

Utilizando-se de dados publicados pela Gazeta entre 1890 e 1908, Tessari (2000) nos informa que no período foram efetuadas 498 prisões ou detenções, assim classificadas por motivo, cor e/ou nacionalidade:

Tabela 1: Prisões por motivo, cor e/ou nacionalidade em Piracicaba-SP entre 1890 e 1908

MOTIVO	NEGRO	PARDO	ESTRANG.	NÃO DEC.	TOTAL
Assassinato	4	0	1	2	7
Roubo	26	1	6	22	55
Averiguações	6	1	1	7	15
Embriaguez	40	2	13	36	91
Vagabundagem	40	0	2	29	71
Desordem	67	7	10	70	154
Brigas	69	3	16	47	135
Feitiçaria	5	0	3	2	10
Outros Motivos	20	0	9	31	60
Total	277	14	9	246	498
1/100	46,32	2,34	10,20	41,14	100

FONTE: TESSARI, 2000, p. 91.

Os dados da tabela 1 merecem ser explorados. Excetuando-se “outros motivos”, em todos os outros quesitos as ocorrências policiais majoritariamente diziam respeito a pessoas negras. Considerando esses dados, as autoridades locais podiam afirmar que os negros tinham tendência a serem “briguentos”, “desordeiros”, “bêbados” e “vagabundos”, “ladrões”, “assassinos” e “feiticeiros”.

Relacionar esses vernáculos (e seu campo semântico) aos negros, pela imprensa, justificava e legitimava perante a sociedade as políticas higienistas e de coerção à vadiagem, mãe de outros males, como podemos apreender da leitura das seguintes notícias, publicadas pela Gazeta de Piracicaba, ambas em julho de 1904, dezesseis anos após a abolição.

Por ébrias e vagabundas foram presas:

Na noute de Sábado, a preta Olympia do Amaral. E na de ante-ontem as de nome Maria Amélia Marcellina e Maria Marcellina. Ora, estas Olympias e mais estas Marias Marcellinas! ... Duro com elas, senhores da polícia. E, cadeia, sem dó nem piedade, a ver se desacostumam da bitra e criam ao menos vontade de fazer alguma coisa.

Rosinha, Tudinha e Chiquinho, pretos, são uns pandegos. Entendem que esta vida é só levá-la, de papo para o ar, num dulce far niente de causar inveja aos seus semelhantes. Pois, ontem, o sr subdelegado, que bem pensando não pensa de certo como eles, mandouos vadiar lá no Gavião! Bem feito!" (Apud. TESSARI, 2000, p. 92 e 94)

Sob o argumento da vadiagem, da embriaguez e da briga se prendiam negros e negras que em diversos tempos e espaços determinados pela sazonalidade da economia local, como nos referimos anteriormente, eram operários dos engenhos, carregadores de sacos, cortadores de cana, camaradas por empreita, empregadas domésticas ou prostitutas.

Assim, reprimir a vadiagem significava coagir essa gente ao trabalho no tempo e espaço desejado, ao menor custo possível. Por isso, toda forma de prover a subsistência que diferisse da venda da força de trabalho era considerada vadiagem.

Não havia lugar melhor para vadiar do que nos botecos e prostíbulos, onde se podia beber e jogar, muitas vezes até altas horas.

Como se pôde perceber até agora, a "vadiagem" era o termo que se encaixava em qualquer situação, conforme necessário. Era o termo chave para tentar enquadrar aqueles que transgrediam a ordem social da classe abastada; para punir as pessoas, principalmente os pobres, que tinham as ruas como o local de lazer, da sociabilidade; para refrear os ânimos dos alcólatras e das prostitutas, para acabar com os jogos e as tavernas, uma das poucas diversões dos pobres urbanos, mas também e, principalmente, para obrigá-los a trabalhar. (TESSARI, 2000, p. 104).

Em 1911 a Gazeta fornece outra evidência de que os presos por vadiagem eram coagidos ao trabalho, quando foi efetuada a prisão dos "vagabundos (...) Augusto Hebling, Quintaglia Primo, Manoel de Oliveira Bueno, José Henrique e Francisca da Silva. Hoje seguirão os mesmos para uma fazenda onde conseguiram emprego". (Apud. TESSARI, 2000, p. 105)

Além do trabalho no campo, outra ocupação possível às mulheres era o trabalho doméstico, que envolvia lavadeiras (FIGURA 33), engomadeiras, arrumadeiras, cozinheiras e babás. Além destas atividades, outras duas possíveis eram decorrência da



FONTE: A Província, 26/03/2017

“própria característica de serem mulheres: elas podiam ser amas-de-leite e/ou prostitutas. (TESSARI, 2000, p. 108).

Esse mercado de trabalho doméstico era disputado basicamente por mulheres pobres, a princípio negras, mesmo porque logo após a abolição as mulheres negras encontraram emprego mais facilmente que os homens negros.

As mulheres brancas, filhas da boa sociedade, frequentavam os bons colégios da cidade, onde estudavam economia doméstica para aprender a gerenciar uma casa e suas empregadas, estas responsáveis diretas pelas árduas tarefas relativas à manutenção de uma casa.

Cabia às mulheres todo aquele serviço que gravitava em torno da casa e que, no início do século, era necessário para o seu funcionamento, tais como trato de animais, moendas, processamento de farinha, toucinho, banha, sabão, atividades de complementação vitais à manutenção do grupo doméstico. Às mulheres ainda cabia buscar água nas fontes públicas e jogar os dejetos domésticos para longe de casa (TESSARI, 2000, p. 110)

À medida que mais famílias imigrantes chegavam à cidade, a ocupação como empregada doméstica foi se tornando mais concorrida, pois “seria necessário agora “dar boas referências de si” e quem daria essa fiança, provavelmente, era o seu último empregador, ficando a criada, novamente, à mercê da vontade e da autoridade dos patrões”. (TESSARI, 2000, p. 112).

Havia, porém, aquelas mulheres que se negavam ao trabalho doméstico e viviam da prostituição, vadias por excelência, negras e estrangeiras, que deviam ser perseguidas e coagidas ao trabalho doméstico.

Pelos arrabaldes da cidade pequenas casas apinhadas de mulheres de cor que nada fazem e que também negam-se a trabalhar sob o pretexto de doença 99% delas são celibatárias ou separadas de seus maridos, quase sempre por adultério.(..) Ao passo que famílias e famílias veem-se na dura necessidade de lançar-se ao serviço as vezes pesado de uma casa, centenas de mulheres avezadas a esse serviço, tendo obrigação de empregarem-se em serviço decente em trabalho honrado, vivem aglomeradas pelos cubículos, pelas esquinas, pelas tavernas, a embriagar-se, a alimentar a prostituição. (Apud. TESSARI, 2000, p. 114).

Considerando-se que prostituição não era crime ou delito no código penal brasileiro, a alternativa das autoridades policiais era o enquadramento sob a rubrica de vadiagem. De “uma amostra de 40 detenções por vadiagem de pessoas negras publicadas na *Gazeta de Piracicaba*, 28 (70%) correspondia a detenções de mulheres. (TESSARI, 2000, p. 115).

Outro indicativo de que o mercado das empregadas domésticas tornou-se mais concorrido após o maior afluxo de imigrantes pode ser percebido pela leitura dos anúncios de empregos, que passaram a preferir, quando não exigir, que as candidatas aos trabalhos como domésticas ou amas-de-leite fossem brancas ou estrangeiras. (TESSARI, 2000, p. 116).

2 - Os Imigrantes e a Formação do Mercado de Trabalho

A mesma exigência de mão de obra que determinou a repressão ao contingente populacional negro também operou sobre os pobres nacionais e imigrantes, que segundo Terzi (1997), nos anos 1920, somavam “22.430 indivíduos, perfazendo 16,31% da população total”, com “3.262 trabalhadores urbanos espalhados entre as usinas de açúcar, as oficinas e a fábrica de tecidos.” (TERZI, 1997, p. 127).

Estes imigrantes também precisavam ser coagidos ao trabalho, porém de maneira mais “civilizada” e classicamente civilizatória, por meio de um processo de disciplinamento, regimento e auto disciplinamento de comportamentos nos espaços públicos e privados, operando nesse sentido um conjunto de instituições, dentre as quais se destacam as fábricas e as escolas, embora o recurso à polícia também tenha sido adotado, porém de forma menos ostensiva como o foi no caso dos negros, mesmo porque, em muitos casos, a trajetória econômica e social desses imigrantes era icônica das vantagens da civilização.

Nesse sentido, exemplar é a história da imigração dos helvéticos para Piracicaba, em meados do século XIX, ainda sob o sistema de parceria.

Em 1860, uma década após o fim do tráfico e da publicação da lei de terras, havia 92 famílias de colonos imigrantes na Fazenda São Lourenço, e mais 7 famílias na Colônia Santo Antônio. (TORRES, 1975). Segundo Emília Viotti da Costa (1985), em meados da década de 1880, alguns colonos “abandonaram” trinta mil pés de café na fazenda Santo Antonio. São estes que provavelmente ocuparam os primeiros registros de terras concedidas pela Câmara “onde surgiu o tradicional Bairro dos Alemães” (GUERRINI, 1970, vol. 1, p. 304).

O uso da expressão “abandonaram” nos leva à inferir devido à difícil adaptação ao trabalho e ao sistema de remuneração impostos pela parceria, em pouco tempo esses trabalhadores deixaram a cafeicultura e se instalaram na cidade, no caminho do Monte Alegre, onde formaram o “Bairro dos Alemães”, composto por chácaras que destinavam sua produção ao crescente consumo urbano de alimentos.

Outro contingente de famílias “alemãs” pode ilustrar as estratégias utilizadas pelos imigrantes para conseguirem maior controle sobre a própria força de trabalho.

Trata-se de um grupo proveniente da Renânia, região às margens do Reno, atual Holanda, que à época (1840) era “palco de um grande desenvolvimento industrial, com suas minas de carvão e fundições de ferro, podendo ser caracterizada como berço da siderurgia alemã”. De início, esses imigrantes se instalaram na Fazenda Ibicaba, mudando-se mais tarde para Piracicaba. Ainda em Ibicaba, além de algum dinheiro, trouxeram uma série de habilidades e competências profissionais que em grande parte contribuíram para suas trajetórias. (ARGOLLO FERRÃO, 1999, p. 08).

Phellip Diehl, o patriarca do clã, vivia no campo explorando produtos agropecuários como queijo, leite, manteiga, couro e lã. Tinha nove filhos, entre os quais seis homens, cada um com uma profissão, notadamente voltadas para a construção, de tal sorte a poderem trabalhar com cantaria, carpintaria e produção de telhas planas próprias para o telhado germânico. Faziam pontes, casas, muros, montantes de portas e janelas, etc. Eram também comerciantes. No curtume aproveitavam o couro dos animais abatidos empregando-o numa selaria. (ARGOLLO FERRÃO, 1999, p. 08).

O “saber-fazer” existente entre os Diehl era comum às demais famílias, e na colônia havia também ferreiros, carpinteiros, marceneiros, relojoeiros, padeiros e “construtores especializados em pedra e madeira”. (ARGOLLO FERRÃO, 1999, p. 09).

Até o final do século XIX as construções no interior de São Paulo eram feitas de pau-a-pique ou em taipa de pilão. A partir de 1870 começa a ser mais intensa a utilização de tijolos, telhas e ladrilhos na construção de casas. Além da falta de materiais, para que as habilidades e competências dos imigrantes se fizessem mais úteis faltavam as ferramentas adequadas ao ambiente em que estavam inseridos, tanto no que se refere às construções quanto ao que se refere à produção agrícola e criatória. (ARGOLLO FERRÃO, 1999, p. 14-15).

Diante destas dificuldades, os imigrantes Diehl e Kräembuhl retornam à Europa a fim de buscar equipamentos e ferramentas:

Forja, marreta, bigorna, pinças para lidar com ferro em brasa, cilindros para enrolar arcos de rodas de carruagens, serras para serraria, cunhas, trados, ferramentas agrícolas diversas, um locomóvel (o primeiro a funcionar numa fazenda de café no Brasil) usado para mover a serraria e o moinho que seriam construídos em Ibicaba. Foram trazidas fôrmas para telhas francesas e artigos para o dia a dia, tais como panelas de ferro, fechaduras, tachos, etc. (ARGOLO FERRÃO, 1999, p. 15).

Em quatro anos as famílias mais bem estabelecidas saldaram suas dívidas e se transferiram para Piracicaba, onde se dedicaram a várias atividades comerciais e industriais, com destaque para a família Diehl, que além da olaria possuía ainda uma serraria e



uma marcenaria, e para a família Kräembuhl, que fabricava materiais fundidos, tais como grades, dobradiças e eixos para carroças.

Em Piracicaba, especializaram-se em atividades de indústria e comércio, estabelecendo várias sociedades temporárias. No ramo comercial: diversos armazéns, lojas de tecidos, produtos animais, etc. (Jacob Diehl). No ramo industrial:

olaria e cerâmica de telhas francesas (Phellip Diehl); ferraria (Kräembuhl); marcenaria (Fischer); serraria, carpintaria e curtume (Jacob Diehl); selaria (Jacob Diehl e Vollete, um suíço casado com a irmã de Jacob). Um outro membro da comunidade (Schmidt) fabricava “geladeiras de madeira” ou “caixas de frio”, recipiente de madeira com uma porta revestida de zinco e uma camada de cortiça. Fabricavam carroças e carruagens (Jacob Diehl e Kräembuhl), e exploravam o serviço de Tílbury de aluguel em Piracicaba. Pregos, chapas, dobradiças, cravos, trancas e tramelas eram batidos na forja pela ferraria de Kräembuhl, que trouxera de Ibicaba para Piracicaba o conhecimento técnico para fazer eixos de carroça e peças maiores. (ARGOLLO FERRÃO, 1999, pp. 16-17).

Não nos parece incorreto inferir que, durante o período de expansão da trama urbana de que nos ocupamos, os “alemães” foram os grandes construtores das casas comerciais e dos edifícios industriais de Piracicaba.

Outro grupo de imigrantes cuja trajetória se faz reveladora do “espírito de uma época” observável no espaço se refere ao formado pelos sírios e libaneses, genérica e pejorativamente chamados de “turcos”.

Observando sete processos judiciais, Choairy (2013) demonstra as representações sociais que a Piracicaba moderna fazia de seus patrícios:

Verifiquei que essas representações assumiram, em muitos casos, um caráter negativo, ao passo que em outro momento, quando alguns desses indivíduos já haviam conquistado sucesso econômico, as representações passaram a retratar indivíduos de conduta moral rígida e de grande disciplina para o trabalho. (CHOAIRY, 2013, p. 12).

Foi por meio do trabalho que os turcos, termo ofensivo, se tornaram mascates, termo menos pejorativo.

Quando “turcos”, os sírios e libaneses, aparecem envolvidos em “vadiagem, cobranças, roubos, agressões entre familiares e também entre sírio-libaneses e brasileiros e outros imigrantes, acusações de estupro e de atentado ao pudor integram os casos analisados”. (CHOAIRY, 2013, p. 18).

Ainda segundo o autor, os sírios e libaneses apresentam uma inserção no mercado “marcadamente urbana, e especializada na área comercial”, o que os diferencia de outras correntes imigratórias que “se inseriram nas áreas rurais, sendo utilizados como mão-de-obra das lavouras de café, ou nas atividades industriais”. (CHOAIRY, 2013, p. 19).

Dentre essas atividades industriais merece destaque o Engenho Central, que empregava italianos como operários e negros na sacaria.

Mais uma vez chama atenção a especificidade econômica de Piracicaba, que durante a febre cafeeira que tomou conta do estado de São Paulo, continuou a produzir açúcar, conforme já demonstramos. Além disso, os pés de café velhos da zona central, com sua baixa produtividade, levava os fazendeiros cafeicultores a parcelar e vender suas terras aos imigrantes, que como lavradores produziam cachaça e gêneros alimentícios.

Esta conjuntura, aliada ao significativo desenvolvimento urbano industrial, criou as condições necessárias e suficientes para que os imigrantes “turcos” se dedicassem à mascateação.

Dessa forma, a cidade de Piracicaba, uma das maiores produtoras de açúcar e aguardente da região, apresentava circunstâncias que permitiam a chegada de grupos que não necessariamente queriam se dedicar às lavouras, mas sim às atividades urbanas, principalmente ao comércio. Essa explicação preliminar é importante, para caracterizar uma das premissas que atraiu o imigrante dedicado à mascateação. (CHOAIRY, 2013, p. 27).

Havia, portanto, uma relação direta entre o crescimento da população urbana e o número de residências. Logo, maiores possibilidades de emprego e renda para os sírios e libaneses que se dedicavam ao comércio urbano de porta em porta.

Embora haja incongruências com relação aos dados demográficos, muitas vezes majorados pelas autoridades locais, em 1900 havia na cidade entre onze e quatorze mil habitantes, e entre 2.092 e 2.252 prédios urbanos. (Pinto, Alfredo Moreira. Apud. PERECIN, 1989, p. 39).

Nesta mesma época, "entre os cinquenta comerciantes legalmente estabelecidos, doze dedicavam-se aos tecidos e armarinhos, e destes apenas dois eram sírio ou libanês". (Apud, CHAIRY, 2013, pp. 44 e 45).

Segundo Percin (1989), em 1911 havia na cidade dezoito mil habitantes distribuídos em 3.060 prédios, numa média de aproximadamente 06 pessoas por prédio. Utilizando essa mesma média aplicada aos dados demográficos disponíveis: em 1920 eram 19.173 habitantes distribuídos em

aproximadamente 3.260 prédios; em 1921, 22.000 habitantes em 3.741 prédios; em 1925, 25.000 habitantes em 4.251 prédios; e em 1929, 30.000 habitantes em 5.102 prédios.

Ao que tudo indica o crescimento da cidade e das atividades urbanas ao longo das três décadas do século XX criou condições para absorver um maior número de sírios e libaneses no comércio local, fazendo-os ascender de “turcos” para “mascates”.

Mas mesmo as atividades comerciais relativas à mascateação não foram, a princípio, bem vistas pelas elites locais, pois a modernidade em construção buscava moldar as subjetividades preferencialmente para o trabalho agrícola e fabril, e o contraponto ao trabalho é a ociosidade. Assim, quem não trabalhava no campo ou nas fábricas era ocioso, considerado elemento perigoso num cenário em que os “diversos crimes contra a propriedade eram relacionados à ociosidade e à moral pervertida das classes populares consideradas avessas ao trabalho”. (CHOAIRY, 2013, p. 40).

Assim, podemos aos poucos perceber os diferentes significados atribuídos ao termo “turco”, “mascate” e “comerciante”, que aparecem tanto nos processos estudados por Choairy quanto na imprensa local.

Chamo a atenção de quem competir para o procedimento pouco regular dos turcos que ultimamente tem infestado a cidade, penetrando em todas as casas, mesmo sem o consentimento de seus donos e sob o pretexto de impingirem as suas bugigangas.

Ora haverá, cousa mais desaforada que ser uma casa de família assim desrespeitada por esses marmanjos e mulheres sem ocupação séria? (Gazeta, 31/08/1887).

Notemos que, tal qual pragas, “tem infestado a cidade”, tal qual ladrão, “penetrado em todas as casas”, oferecem seus produtos aos habitantes da cidade que tem abastecimento de água, esgotamento sanitário e iluminação elétrica instalados. Na cidade moderna não cabiam “marmanjos e mulheres sem ocupação séria”. O comerciante respeitado era estabelecido, e o relativo respeito com a atividade econômica e a participação em círculos sociais mais restritos só ocorreu a partir daí e/ou por meio do diploma universitário.

Como observamos anteriormente, em 1900 havia apenas dois comerciantes sírios ou libaneses estabelecidos e o trecho da Gazeta acima

reproduzido data de 1887. Nele, a descrição que se faz dos “turcos” remete aos mascates, que diferentemente dos imigrantes estabelecidos como comerciantes, não pagavam impostos. Daí a campanha dos comerciantes locais contra os “turcos”, muitas vezes acusando-os de sequestro e canibalismo de crianças, conforme noticiava a Gazeta de Piracicaba, referindo-se a uma notícia anteriormente publicada:

Depois de composta esta notícia, pessoa muito séria informou-nos que esse turco não consumiu a creança, mas foi encontrado levando-a roubada. O sr. Delegado de polícia alferes Paula Eduardo mandou-o recolher à cadêa. Esse procedimento é bastante louvável e confiamos nas providencias que o sr. Delegado dará sobre essa gente, para quem todo o rigor é pouco. Infelizmente esses turcos affluem para a nossa cidade durante as festas de S. Cruz, justamente quando há maior número de creanças desgarradas. (Gazeta 04/04/1888).

Notemos que, em particular, “este turco não consumiu a creança”, o que nos remete, por meio do não dito, à percepção de que este tipo de prática não era incomum entre os imigrantes “turcos”, talvez projeção pelo hábito de consumirem quibe cru. Notemos também que a notícia da Gazeta nos fala do maior afluxo de “turcos” durante a Festa de Santa Cruz, que como observamos anteriormente, não era lá muito bem vista pelas elites locais.

Ao que parece, os mascates representavam uma ameaça ao projeto de construção do mercado de trabalho pretendido pela elite pelos seguintes motivos: primeiro, por não venderem sua força de trabalho aos proprietários rurais ou às indústrias nascentes; segundo, por concorrerem com os comerciantes da cidade sem pagarem impostos, na medida em que não mantinham um estabelecimento fixo; e terceiro, por venderem aos colonos das fazendas, diminuindo a dependência destes em relação aos fazendeiros, que geralmente mantinham vendas em suas propriedades.

Os motivos supra citados foram mais que suficientes para que, durante o período estudado, e mais fortemente no século XIX, a imprensa local os detratasse com tanto furor, como afirma Choairy:

inegavelmente, os jornais demarcam a fronteira entre os civilizados e os degenerados, sendo no caso, os imigrantes sírios e libaneses retratados como bestas selvagens, degenerados, imorais, parasitas que sugam as riquezas do

país e nada retribuem e que, portanto, não deveriam ser incorporados na sociedade brasileira, dados os costumes grotescos e a profissão sem valor. (CHOAIRY, 2013, p. 46).

Pelo incômodo que causava, a persona do mascate merece um olhar mais detido, pois além de se negar a vender sua força de trabalho, pela natureza de seu trabalho e pelas relações sociais que lhe era subjacente, não era alguém diretamente dependente dos “donos do poder” local.

Quando recém-chegado, geralmente o imigrante comprava produtos de seus patrícios já estabelecidos e os revendia a crédito, na cidade ou nas colônias das fazendas. Dessa forma, seu sucesso dependia basicamente do esforço pessoal e das relações sociais que conseguia estabelecer com seus clientes e fornecedores.

Além desta ousada independência econômica e social, os imigrantes sírios e libaneses “não faziam parte da tríade do projeto de nação brasileira (...) por não serem os indesejáveis negros, ao mesmo tempo em que também não eram os desejáveis europeus”. (CHOAIRY, 2013, p. 51).

Neste contexto, citando Truzzi, Choairy afirma que na tentativa de serem aceitos, restava a esses imigrantes dar relevo e destaque àquilo que era então valorizado pela sociedade local: o árduo e penoso trabalho que desempenhavam como mascates.

o grupo dos sírios e libaneses procurou projetar sobre a figura do mascate os elementos apreciados e valorizados pela sociedade de adoção, “reunidos, sobretudo, ao redor da ética do trabalho, ao mesmo tempo em que buscava dissipar dúvidas ou desconfiças em relação a traços culturais oblíquos remanescentes, comportamentos exóticos ou outros valores não coadunantes com o novo ambiente.” O estereótipo positivo elaborado pelos membros do grupo com o intuito de mascarar as trajetória indesejáveis foi representado pela figura do mascate. (CHOAIRY, 2013, p. 74).

Mais tarde, nas décadas de 1940 e 1950, parte daqueles imigrantes que chegaram ao final do século XIX e início do XX cumpriu uma trajetória de sucesso, alcançando fortuna e se tornando referência de sucesso obtido por meio do trabalho árduo, primeiro como mascates, depois como varejistas, atacadista e, ao final, industriais, desfazendo assim parte do preconceito com relação aos “turcos”.

Essas trajetórias [de sucesso ou fracasso] permitem analisar os discursos identitários como elaborações políticas estratégicas que respeitam os interesses conjunturais nos quais os grupos estão inseridos. Dessa forma, o discurso identitário se coloca como um conceito performativo, ou seja, que se altera conforme o período histórico e com os interesses dos sujeitos inseridos nesses contextos.(CHOAIRY, 2013, p. 95).

Por fim, cabe ressaltar que o processo pelo qual os preconceitos em relação aos “turcos” foram se desfazendo está diretamente relacionado com o avanço do processo de urbanização a partir das décadas de 1920 e 1930, e a consequente valorização dos ofícios tipicamente urbanos, como por exemplo aqueles relacionados ao comércio, principalmente de tecidos, roupas e armarinhos, nos quais os imigrantes sírios e libaneses tiveram grande destaque.

Mudar a representação de um grupo não é tarefa simples e nem rápida, mas exige o esforço de um conjunto de agentes, entre os quais os já citados literatos, acadêmicos, políticos e jornalistas. No caso dos sírios e libaneses a assimilação do termo turco e das visões negativas que o acompanhavam como meio de diferenciar esses imigrantes do restante da população que fazia parte do Brasil, não foi tranquila. Em muitos casos houve revolta, brigas, agressões físicas, verbais e morais dos imigrantes designados contra os que assim os caracterizavam. (CHOAIRY, 2013, p. 104).

Tão difícil quanto mudar a representação de um grupo de pessoas é mudar a representação de um lugar bem como de seus freqüentadores. Nesse sentido, o “projeto” civilizatório republicano contava com a colaboração da imprensa local, como veremos a seguir.

3 - A imprensa e a legitimação dos lugares

Ao longo do período estudado vários foram os “agentes civilizatórios” empregados na construção das desejadas sociabilidades modernas, quer com o objetivo de polir os rudes, quer com o objetivo de justificar aos próprios olhos a rudeza com que se deu esse processo de polimento.

Neste segundo sentido, a imprensa local desempenhou importante papel na construção de representações sociais dos diversos grupos sociais, relacionando-os aos espaços urbanos.

As representações do mundo social classificam a realidade e atribuem valores, no caso, ao espaço, à cidade, à rua, aos bairros, aos habitantes da urbe. (...) As qualificações que dão a ela, perigosa ou segura, ordenada ou anárquica, bela ou feia variavam de acordo com os produtores ou consumidores do espaço. Logo estes discursos nada mais são do que uma luta pelo espaço, a luta pelo poder de nomear e de classificar. Sendo estes Jornais da burguesia Piracicabana, setores privilegiados em seu poder econômico e simbólico, seus discursos serão no sentido de construir identidades de prestígio de seu grupo, de hierarquizar e estigmatizar outras identidades. (NOVAES, 2009, p. 02).

De acordo com o autor, a construção de um espaço moderno implica, obrigatoriamente, a negação de seu antípoda arcaico. Assim, no espaço urbano, havia que se livrar de tudo que fosse atrasado, bárbaro, insalubre, abjeto, rejeitável, antinatural. E nesse sentido operava a imprensa, apontando o caminho para se “chegar à civilização e ao progresso, baseados em discursos técnico-científicos e moralizantes”. (NOVAES, 2009, p. 03).

Nesta perspectiva, a partir de 1892, cada vez mais as manifestações culturais tidas como populares foram sendo reprimidas e afastadas da porção central da cidade, que passava então por intenso processo de modernização. Aos pobres restavam outros espaços urbanos, menos nobres, como a Rua do Porto e o Largo da Santa Cruz, que mesmo após a proibição das festas ali realizadas, carregou por longo tempo a pecha de lugar onde a frequência de “gente de bem” era pouco recomendada.

FIGURA - 35 VISTA DA PRAÇA DA MATRIZ (1910)



FONTE: <http://fotospiracicaba.blogspot.com.br>

O processo de segregação espacial da cidade levado a cabo pelas elites dirigentes se fazia por meio da construção de monumentais tais como o Jardim Público, o Teatro Santo Estevam, o Clube Piracicabano, os Grupos Escolares e a Escola Normal, cujas monumentalidades emanavam significados que remetiam seus frequentadores

às práticas sociais tidas como modernas e civilizadas. Ao lado, na figura 35, podemos observar a Praça da Matriz recém remodelada, tendo ao fundo o Teatro Santo Estevam.

A parcela da sociedade interessada em fazer parte de uma civilização “moderna” implantou em diversas cidades projetos urbanos, regras de condutas mais rígidas, para que este fim pudesse ser alcançado. Os discursos jornalísticos tiveram um importante papel ao identificar o que seriam os “bons” e os “maus” usos do espaço público, comportamentos nobres e atrasados, ao colocar o caminho para chegar à civilização e ao progresso. (NOVAES, 2009, p. 03).

Uma maneira bastante eficaz de reservar certos espaços à determinadas parcelas da população é definir de forma clara aqueles que não são bem vindos. Por isso, a imprensa cumpria o papel de denunciar os antípodas da modernidade “os mendigos, os bêbados, as prostitutas, alguns costumes antigos, usando do discurso sanitarista para legitimar medidas contra estas ameaças. As elites Piracicabanas procuravam firmar seu território”. (NOVAES, 2009, p. 04).

De um lado, o lazer desfrutado pela elite, relacionado ao “refinamento” e ao “crescimento intelectual”. De outro lado, o lazer desfrutado pelas classes populares relacionados à desordem, vadiagem e bebedeira.

Quanto ao primeiro grupo e seus espaços de lazer, a imprensa “gostava de mencionar os nomes de quem havia ido, como estava o espetáculo, com frases como: “o melhor da sociedade estava presente, a nata da sociedade, a fina flor da sociedade, excelentíssimas famílias”, entre outras expressões”. (NOVAES, 2009, p. 05).

É importante ressaltar, junto com Novaes, que estes espaços de lazer e sociabilidade funcionavam como lugares que reforçavam os sentimentos de identidade e pertencimento:

Freqüentar bailes, ir a uma partida nos clubes, ir ao teatro ver um concerto, não eram somente momentos de diversão, eram boas oportunidades para demonstrar seus conhecimentos literários, seu bom gosto musical, contar sobre a última viagem à Europa, fazer bons negócios, bons relacionamentos, bons casamentos. Isto gerava um sentimento de pertencer a este grupo seletivo. (NOVAES, 2009, p, 05).

Porém, quando se tratava de noticiar os encontros de determinados grupos étnico-sociais, a imprensa não poupava termos que buscavam demonstrar a inferioridade das classes populares, denunciando seu comportamento desviante, inferiorizando e estigmatizando negros, italianos e “turcos”, em notícias sobre desordens, bebedeiras e crimes ocorridos em determinados lugares da cidade, geralmente bares e botequins, como o “Café Cantante (...) visto como lugar de arruaças e brigas”, fechado em 1902. Em 1903, em sua marcha civilizatória, o poder público proibiu que no carnaval fossem vendidas “bisnagas, relógios, carrapichos, lança-perfumes e a saída de carros críticos alegóricos sem a autorização da polícia. (NOVAES, 2009, p. 07 e 08).

Como a anunciar o novo século, em 1901, a Comissão de Polícia e Higiene da Câmara proibiu, definitivamente, a montagem de alguns espetáculos populares que, segundo Perecin, “extorquiam’ lucros fabulosos das ‘classes menos favorecidas’” (PERECIN, 1989, p. 14).

Contra essa proibição reagiu o comércio local promovendo um abaixo assinado. Em novo parecer daquela mesma comissão, assinado pelo médico Paulo de Moraes, revela-se o sentido mais profundo da modernidade enquanto negação de um mundo e afirmação de outro:

‘tais gêneros de diversão são por natureza **bárbaros** e despertam no povo **instintos sanguinários**. Um município que deseja distinguir-se pela instrução popular não pode, nem deve, permitir os circos de touros e as rinhadas de galos ao lado das escolas.” (Apud. PERECIN, 1989, p. 14)

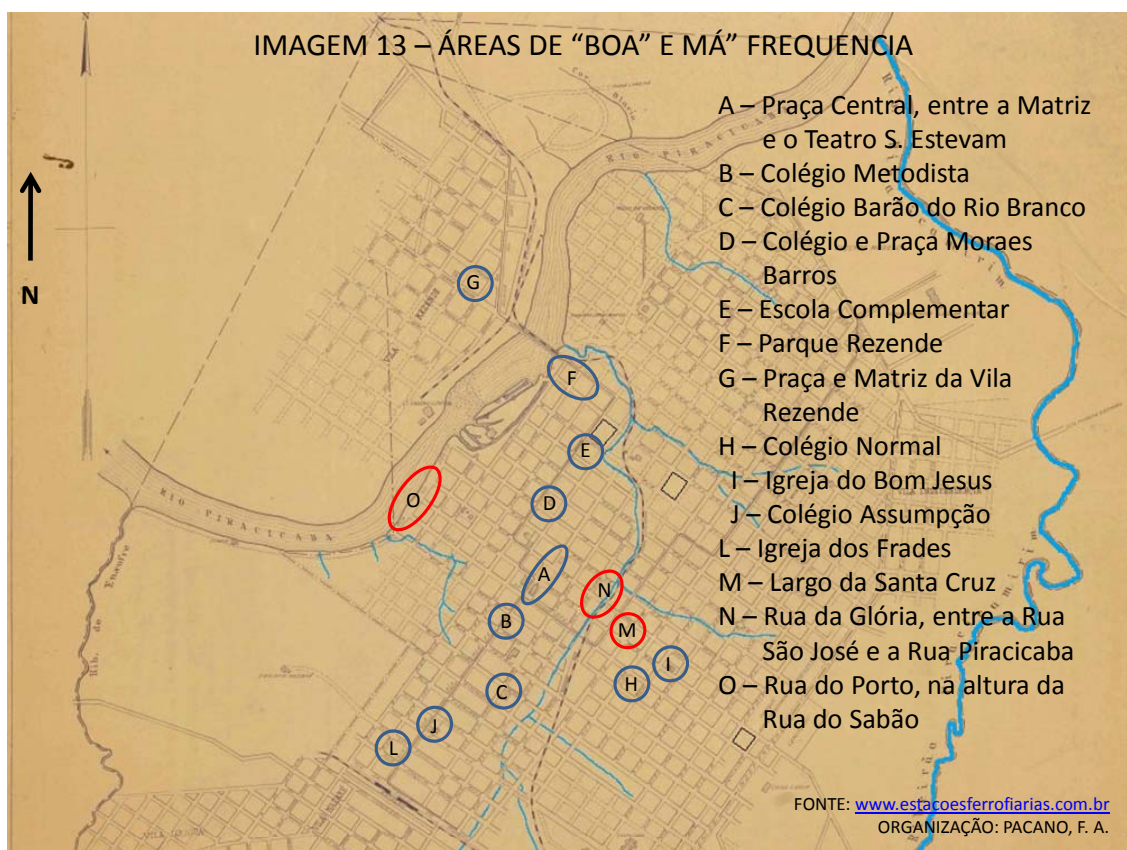
O discurso do médico e político revela o caráter reformador e regenerador que a cidade deveria exercer sobre os homens, mulheres e crianças, por meio do estabelecimento de políticas de disciplinamento do espaço urbano, buscando adequar o comportamento de seus habitantes, fazendo-o corresponder, enquanto modernidade pretendida, à cidade iluminada e saneada que a modernização em curso construía.

Outro exemplo de disciplinamento no uso do espaço urbano diz respeito à proibição definitiva da Festa de Santa Cruz, que na década de 1870 era “do mato”, mas que em 1903 encontrava-se no caminho da “escola agrícola”, no “bairro alto”.

Segundo Terceiro, naquele ano, a câmara municipal presidida pelo Dr. Paulo de Moraes proibiu a festa, que se realizou parcialmente durante três dias, diante da negativa do delegado de impor a ordem pelo uso da força. Fazendo uso de sua influência política, Paulo de Moraes destituiu o delegado e seu suplente, e seus substitutos, fazendo uso da força, põem fim aos festejos. (TERCI, 1997, p. 130-131).

Além do entorno da Santa Cruz em época de festa, havia outros lugares em que o jogo e a violência estavam presentes no cotidiano da cidade, tais como na rua do porto, com suas olarias, armazéns e prostíbulos.

Combatidos e afastados do centro desde a proibição dos jogos de azar em 1892, os ajuntamentos de pobres foram sendo empurrados para os limites do urbano, como a rua do porto, onde em 1899 passou a ser despejado o esgoto, num lugar popularmente conhecido como Vesúvio, conforme demonstramos na imagem 13.



A segregação do espaço urbano, por meio do estabelecimento de lugares e sociabilidades, levou os pobres, incultos e incivilizados, para os limites da cidade e para as barrancas de rios e córregos.

“em termos da violência urbana, mantinham-se na liderança os freqüentadores do Largo Sta. Cruz (Bairro Alto) e da baixada da rua do Sabão (rua Antônio C. Barbosa) onde, em 1913, ocorrera um drama passional em casa da celeberrima Pomba Roxa. Outros pontos de atrito distribuíam-se na rua da Glória (Benjamin Constant), no trecho do meretrício compreendido entre a rua de S. José e Piracicaba. Local conhecidíssimo e famoso era o bordel da Brígida.” (PERECIN, 1989, p. 170).

A perspectiva higienista e regeneradora capitaneada pelo médico e político Paulo de Moraes ordenava o espaço da área nobre da cidade, dotada de água, esgoto e luz elétrica, locus de lazer e diversão modernos, com seus parques, teatros, restaurantes e cinemas, como nos indica Perecin:

A sociedade buscava lazer nos logradouros públicos, notadamente no jardim central, animado aos domingos e feriados com excelentes bandas musicais da cidade, no parque Saks situado nas imediações do salto, e na praça Rezende, ambos infelizmente extintos. Estava em moda a prática elegante dos "pic-nics", geralmente na Fazenda S. João da Montanha (Escola Agrícola) e na chácara Morato. Havia hotéis, restaurantes e bares, desde o famoso Éden, na rua de São José, próximo ao jardim, até os reles botequins. Mas a cidade se divertia mesmo era com o cinema, comunicador de uma arte nova e muito ao gosto popular, desde comédias e pantomimas a dramalhões, ou mesmo tragédias shakespearianas como Macbeth. Três plateias viviam permanentemente lotadas: O Iris Theatre, o Cine Radium e o Cinema Teatro. (PERECIN, 1989, p. 106).

Como observado, as sociabilidades modernas que se teciam no início do século XX tinham como ponto de imanência a cidade moderna, dotada de água e esgoto encanados, eletricidade e iluminação pública; praças, jardins, hotéis, bares e restaurantes; clubes, teatros e cinemas. Estes eram os espaços tidos e frequentados pela elite local e neles os monumentos ao moderno e civilizado deveriam comunicar monumentalidades. Nestes espaços não eram bem vindas a pobreza, a mendicância, a vadiagem; a embriaguez e a desordem típica de uma gente rude e pretérita não convinha àquele ambiente. Aos não brancos duas alternativas: ou se tornavam polidos e civilizados, como pede a urbanidade, ou eram afastados.

A mendicância era tolerada e disciplinada, a vadiagem não, pois o vadio é a negação do trabalho, e o trabalho enquanto labor é um valor moderno.

Uma das estratégias para deixar os habitantes da cidade menos expostos à miséria moderna foi a “postura filantrópica e assistencialista” que se consolida ao longo da década de 1920, principalmente no conjunto de instituições ligadas à Santa Casa de Misericórdia.

Além de ser o único hospital da cidade, era tido e divulgado como uma *casa de benemerência*, pois, além do hospital propriamente dito, dispunha de um pavilhão denominado *Barão de Serra Negra*, destinado aos doentes mentais, e do *Asilo São Lázaro*, destinado aos portadores de lepra, que realizava consultas gratuitas e distribuição de remédios a população carente no período matutino. (TERCI, 1997, p. 139).

De um lado, se recolhia e assistia os inválidos; de outro, afastavam os vadios com o uso da força amparada no código de posturas. Segundo Tessari, entre 1890 e 1908, das 451 prisões efetuadas sob o argumento de embriaguês, vagabundagem, desordem e briga, 48% eram de negros. (TESSARI, 2000, p. 91)

Havia, portanto, dois mundos distintos: de um lado os “estabelecidos” que se reuniam no Teatro Santo Estevam, no Clube Republicano e na Universidade Popular; de outro lado os imigrantes, pobres e negros (outsiders) que se reuniam nas ruas e nos bares. “Teatro, palestras, saraus e festas cívicas figuravam como opções de lazer das elites. Embriaguez e confrontos físicos (brigas de rua) caracterizavam-se práticas dos grupos anômicos da cidade.” (SIMÕES, 2005, p. 01).

No Teatro Santo Estevam, por exemplo, em março de 1907, ocorreu a apresentação de uma “Companhia Lírica. A reportagem da Gazeta lembrou que a empresa artística dedicava uma de suas apresentações “à mocidade estudiosa” (GAZETA DE



FIGURA 36 – TEATRO SANTO ESTEVAM (s/d)
FONTE: MHPPM

PIRACICABA, 03/03/1907. Apud. SIMÕES, 2005, p 03).

Outra opção de lazer possível a partir da segunda década do século XX foi o futebol. Em 1913 foi fundado o XV de Novembro, que se firmou como o principal time da cidade.

Segundo Simões, a partir e 1915 o Jornal de Piracicaba passou a publicar uma coluna intitulada “Pelo Sport”, que passou a cobrir, cada vez com maior destaque, as partidas de futebol, “fazendo do confronto entre equipes a criação do sentimento de ‘cidade unida’ em torno da sua equipe de futebol. A identidade de grupo em torno da ‘equipe da cidade’ estava em curso.

O futebol consolidou seu espaço nas colunas jornalísticas, contudo, não insurge como prática esportiva própria dos segmentos mais humildes da população. Aliás, o espaço jornalístico que ocupavam os pobres estava nas notas policiais e nos editoriais que discutiam a mendicância, problema crônico à época. A reportagem seguinte evidencia o processo de ascensão do interesse pelo futebol como prática de lazer. (SIMÕES, 2005, p. 05).

Aos pobres restavam poucas opções de lazer: o carnaval, durante o curto reinado de Momo; as ruas e os bares. Assim, a imprensa local fartamente relacionava a embriaguez ao comportamento dos negros e imigrantes, como podemos observar as notícias a seguir:

Prisão- foi preso hontem o italiano Salvador Orange para averiguações. (JORNAL DE PIRACIACBA, 12/08/1900).

Prisão – foi recolhido ao xadrez o preto Paulo de Moraes, que foi encontrado às 2 horas da madrugada de anteontem em estado de embriaguez. (GAZETA DE PIRACICABA, 05/11/1901).

Efeitos do álcool – o preto Procópio Alves, naturalmente devido ao muito frio que tem feito nestes últimos dias, tomou anteontem um porre mãe e, sem motivo justificável, disparou um tiro de revólver em seu irmão Eleutério Alves, que não foi atingido pela bala. (JORNAL DE PIRACICABA, 11/07/1911).

Prisão- foi anteontem recolhida ao xadrez a preta Thereza do Espírito Santo que, completamente embriagada, vagava pelas ruas da cidade, a cavalo, praticando palhaçadas. (GAZETA DE PIRACICABA, 13/05/1914).

Desta forma, se os abastados frequentavam o teatro e a Universidade Popular, aos outsiders restava a embriaguez e a “vadiagem”, contra quais a imprensa local clamava repressão, pois constituíam-se em obstáculos ao progresso e à modernidade.

Em 1912, uma cidade que se identificava como moderna devia oferecer a seus cidadãos algumas possibilidades de convívio coletivo, nos quais se cultivasse a urbanidade e a polidez: lugares diferentes; pessoas distintas; diversas formas de ser e se portar.

Havia os lugares fechados, de ingresso restrito. Naquela *Belle Époque* caipira, a elite se deleitava no “luxuoso Clube Piracicabano”, onde se promoviam “partidas dançantes com ‘buffet e buvett’ excelentes”; os políticos celebravam a vitória do progresso e da razão positivista em lautos “banquetes do PRP” no requintado Hotel Central e a “inteligência” se reunia na



FONTE: <http://ibamendes.com>

“universidade popular, à rua do Comércio, para conferências, cursos e saraus lítero-musicais”. Ainda como ambientes seletos, chamam a atenção as festas beneficentes e a Sociedade Italiana de Mútuo Socorro, onde se jogava tômbola. Os domingos e feriados eram animados por diversas bandas que se apresentavam na praça central. Aqueles que preferiam um ambiente mais campestre, organizavam “pic-nics” na Escola Agrícola e na Chácara Morato. (PERECIN, 1989, p. 102).

Entre 1913 e 1914, segundo Perecin, o cinema era um evento social na cidade, e havia algumas opções: o Iris Theatre; o Cinematógrafo Radium; o Theatro Cinema. Além do cinema havia o Club Piracicabano e os saraus lítero-musicais oferecidos pela Universidade Popular. Às festas de colação de grau, típicas de fim de ano, sucedia-se o carnaval, “cujos excessos eram contidos (...) Continuavam proibidos o entrudo, os préstitos de crítica ou deboche, os carrapichos, fazendo-se exceção aos lança-perfumes e ao curso familiar nas ruas centrais da cidade.”(PERECIN, 1989, p. 160).

De qualquer forma, a organização segregadora que coroava a construção deste núcleo urbano, concentrando espaços de cultura e lazer afetos aos tempos modernos, afastou os *desordeiros* deste lugar reservado aos teatros, cinema e o *footing* praticado na praça da Matriz. (TERCI, 1997, p. 135).

4 – Educação e Redenção: a Universidade Popular e a Escola Normal

A repressão era utilizada preferencialmente com os não brancos. Aos não negros a educação era o caminho apontado, clássico recurso civilizatório utilizado como instrumento de regeneração, como demonstrava o articulista da *Gazeta de Piracicaba*, em 1910.

o que é a escola senão o agente principal da vida social, onde acha colocado o magno santuário da Instrução?! E a escola que é senão o altivo e majestoso templo da inocência, da moral e da candura?! É ali que se aprende a ser bom, honesto e virtuoso, bebendo nas palavras sinceras do magister, o néctar salutar das almas espancadas pela cruel ignorância! (...) Mas ainda se vacila em afirmar que seja a escola o elemento mais forte da República e esteio gigantesco e imorredouro da Pátria! E assim como necessitamos de liberdade, igualdade e fraternidade, para uma forma de governo como a República, única e adaptável aos sentimentos dos povos modernos, da mesma forma necessitamos de instrução, moral e educação para o aperfeiçoamento dos mesmos povos, a fim de que compreendam e amem (...) a República. (Apud. TERCI, 1997, p. 140).

A cidade do século XX era orgulhosa de suas muitas instituições de ensino, monumentos da civilização, como pensamos ter demonstrado no terceiro capítulo: havia os grupos escolares e as escolas confessionais; a escola agrícola; a universidade popular e a escola normal, que por formar professores e professoras, ganha relevo enquanto lugar privilegiado na realização do processo civilizatório.

Crendo que a educação era redentora, membros da sociedade local se organizaram e fundaram, em 1910, a Universidade Popular de Piracicaba. Embora nascida da “elite agrária”, a nova “elite letrada” assumia definitivamente o controle sobre o processo civilizatório da cidade, por meio da popularização dos saberes científico e literário, preparando o povo “para a cidadania e o trabalho”, conforme argumenta Nery:

A Universidade Popular de Piracicaba – U.P.P., instituição que tinha como propósito levar à população aquilo que se ensinava nos colégios e nas faculdades, possuía forte traço positivista e via na organização social o melhor caminho para o desenvolvimento completo do gênero humano. De acordo com o 2º artigo de seu estatuto, sua finalidade era a vulgarização das matérias que eram objeto do ensino secundário e superior, no que diz respeito às ciências, à

literatura, às artes em geral e a todos os ramos da atividade humana; o desenvolvimento físico do homem por meio de exercícios ginásticos e esportivos racionais e pelo conhecimento dos princípios essenciais de higiene; o desenvolvimento do sentimento de amizade entre os homens e a natureza e entre os homens entre si; e a educação da mulher voltada para o gerenciamento da economia doméstica. (Apud, Nery, 2013, p. 02) grifo nosso.

Idealizada e dirigida pelo agrônomo Jacques Arié, professor de química da Escola Agrícola entre 1905 e 1909, e Sebastião Nogueira de Lima, bacharel em direito e delegado de política entre 1907 e 1913, a instituição era definida como:

associação de todos os elementos bons de uma sociedade boa, consagrados por um só fim de solidariedade humana, para o desenvolvimento intelectual de um povo e o aperfeiçoamento pratico de uma raça. Uma Universidade Popular (...) é Sciencia, numa vulgarização eminentemente popular; é arte, numa participação fácil de todos os seus encantos e devaneios; é amor, inspirado pela caridade, que se planta no seio das famílias, que se ensina aos que desconhecem a gardeza de sua pratica e que se administra aos que delle vivem divorciados pelas misérias e agruras da vida. Também é traço de solidariedade intellectual entre os homens e, finalmente, democracia que eleva um povo a perfectibilidade de um civismo sem par. (Arié, J. Apud. NERY, 2013, p. 6).

Da mesma maneira que outras instituições de ensino, tais como os colégios Piracicabano (1881), Assumpção e Baronesa de Rezende (1922); e diferentemente da Escola Normal, que formava professoras primárias, a UPP demonstrou, desde sua fundação, a centralidade que a mulher tinha no projeto civilizatório republicano, por meio de uma educação “voltada para o gerenciamento da economia doméstica”, de maneira mais ou menos central, de acordo com seu lugar de classe: às filhas das famílias ricas, esses saberes permitiriam melhor gerir os trabalhadores domésticos e a economia do lar, liberando parte do tempo para a tarefa de educar os futuros homens e mulheres republicanos; às filhas de famílias pobres, aqueles saberes qualificavam a mão de obra feminina para o trabalho doméstico nas casas das primeiras, ao mesmo tempo que permitia educar os próprios filhos e administrar o próprio lar também orientada por ideais positivistas.

Segundo Nery, na conferência que inaugurou os trabalhos da instituição (1910), o orador José Feliciano de Oliveira propagandeava as vantagens da *vulgarização do ensino* junto aos trabalhadores, pois só ela seria capaz de lhes inculcar:

num largo, espiritual, desinteressado ensino, a vera noção de uma immortalidade pela fama, pelo bem solidário, continuo que se prolonga na espécie, nos filhos, nos porvindouros que não oprimem, que nada reclamam acrimoniosamente. Dar-lhes um ensino que os constitua esclarecidos, cōnscios elementos de uma nobre opinião publica. [...] Facilitar-lhes um lar sem vícios e com o modesto conforto que a verdadeira mulher, de si mesma, por sua amável, boa, caridosa assistência, lhes dá em todos os momentos, em qualquer situação, mesmo penosa. (OLIVEIRA, 1910, p. 18. Apud. Nery, 2013, p. 06).

O estratégico papel reservado à mulher no processo civilizatório, apontado no discurso do professor Oliveira, encontra-se também nos estatutos da Universidade:

a) A vulgarização das matérias que são objectos do ensino secundário e superior no que diz respeito ás sciencias, a litteratura, as artes em geral a todos os ramos de actividade humana (sociologia, religião, philosophia, commmercio, industria, agricultura, etc.; b) O desenvolvimento physico do homem pelos exercicios gymnasticos e sportivos racionaes e pelos conhecimentos dos princípios essenciaes da higiene; c) O desenvolvimento dos sentimentos de amizade entre os homens e entre as nações, constituindo e ajudando a constituição de obras de beneficencia, de mutualidade e de qualquer utilidade geral; d) Estabelecer pequenas industrias manuaes para sustentar os enfermos, incapazes de grandes esforços; e) Estabelecer cosinhas economicas onde, mediante um preço módico os trabalhadores possam achar uma alimentação san e substancial; f) ensinar a mocidade de todas as classes, as linguas, dactylographia, a stenographia, a contabilidade e a correspondencia commercial, facilitando-lhes a collocação; g) Estabelecer uma escola pratica domestica para moças de todas as classes onde ellas poderão aprender tudo o que faz uma boa dona de casa. (Apud. Nery, 2013, p. 07) Grifo nosso.

Ao longo de sua existência, a Universidade Popular de Piracicaba constituiu uma biblioteca cujo acervo foi transferido para a Escola Normal. Dentre as obras, destaca-se o Manual de Sociologia, de Eugênio Maria Hostos, intelectual porto-riquenho e “combativo promotor da educação científica das mulheres”. (Nery, 2013, p. 08).

Diferentemente de outras instituições similares fundadas no período, algumas por movimentos anarquistas como no Rio de Janeiro, em Piracicaba a Universidade foi uma iniciativa coordenada por intelectuais oriundos das instituições de ensino já existentes na cidade, notadamente da Escola Agrícola e da Escola Normal, daí seu caráter republicano e positivista, como expressa discurso proferido em 1919, em seu décimo aniversário:

a Universidade Popular tem um papel importante a desempenhar na educação do povo. As últimas greves, que na capital tomaram um aspecto grave, fizeram e continuam a fazer refletir todos os que desejam contribuir na medida do possível para orientar a massa trabalhadora no sentido da mais exata compreensão das necessidades e das obrigações de vida de cada um de nós.” (Jornal de Piracicaba, 10/06/1917. Apud. TERCI, 1997, p.144 e 145).

Embora fundada com grandes pretensões, a Universidade Popular teve curta duração, e nos anos imediatamente anteriores ao seu encerramento, suas atividades restringiam-se à “Hora Literária”, um sarau feito pela e para a elite local em seu deleite. Havia a necessidade de se polir as massas rudes e ignaras, e para isso nada melhor que formar professores e, especialmente, professoras.

Em 1897 foi instalada a Escola Complementar de Piracicaba, destinada à formação de professores primários. Localizava-se na Rua do Rosário, ocupando o prédio que até o ano anterior pertencera à Sociedade Propagadora da Instrução, e a princípio foi dirigida por Antonio Alves Aranha e sua esposa, D. Escolástica do Campo Aranha (1897-1906). Em 1911 foi transformada em Escola Normal Primária e em 1920, com a Reforma Sampaio Dória, finalmente transformada em Escola Normal, sob a direção de Honorato Faustino.

No contexto da Primeira República, formar professores constituía-se na principal estratégia para “transmitir os novos padrões de conduta exigidos pelo início da urbanização, industrialização e avanços tecnológicos (...) para subscrever os ares de progresso, ordem e civilidade. (HONORATO, 2011, p. 15).

Nesse sentido, a Escola Complementar (mais tarde Escola Normal) pode ser considerada entre os mais importantes monumentos à modernidade instalados na cidade, conforme ilustrou a figura 24.

Até aquele momento, a Escola Normal da Capital era a única instituição responsável pela formação de professores no Estado, e a quantidade de egressos era insuficiente para preencher as vagas demandadas pelo projeto de educação pretendido pelos republicanos; por isso a fundação das Escolas Complementares, cuja grade curricular era composta pelas seguintes disciplinas:

- 1º. Ano – Português, Francês, Aritmética, Geografia do Brasil, História do Brasil, Caligrafia, Desenho e Exercícios de ginásticas.
- 2º. Ano – Português, Francês, Álgebra, Escrituração Mercantil, Geometria plana e no espaço, Educação Cívica (Noções gerais da Constituição Pátria e do Estado), Desenho e Exercícios Militares.
- 3º. Ano – Português, Elementos de Trigonometria e Mecânica, Cosmografia, Geografia e História Geral, Trabalhos Manuais apropriados à idade e ao sexo e Exercícios Ginásticos.
- 4º. Ano – Física, Química, História Natural, Noções de Higiene, Economia Doméstica e Exercícios Ginásticos. (HONORATO, 2011, p. 40).

Diferentemente da Escola Normal, que contava com um professor para cada disciplina, a Escola Complementar contava com quatro professores polivalentes, um para cada ano. Outra diferença entre elas diz respeito à Pedagogia, disciplina existente na Escola Normal, enquanto na Complementar os alunos realizavam um ano de prática de ensino nas escolas-modelo.

Estas diferenças continuaram a existir até 1911, quando foi transformada em Escola Normal Primária.

O que ocorre com a transformação da Escola Complementar em Normal Primária não é a elevação de uma à outra, mas, o término de um tipo de formação de professores. Assim, elimina-se um modelo para implantar um único, com base no desenvolvido pela Escola Normal da Capital, porém diferentes quanto à estrutura curricular, orçamento e destinação dos egressos. (NERY, 2010, p. 4).

Segundo Honorato (2011, p. 89), com a reforma, “a escola unitária foi, paulatinamente, substituída pela escola de várias classes e vários professores, o método tradicional dá lugar ao método intuitivo, e a mulher encontrou no magistério primário uma profissão”, pois como afirmamos anteriormente, sobre as mulheres recaíam as tarefas imediatas de civilizar as novas gerações.

O espaço urbano é produto e, ao mesmo tempo, produtor da modernidade e por isso se manifesta sob a forma e monumentos que, em suas monumentalidades, refletem a tensão entre o ser e o vir a ser dos lugares.

A Escola Complementar, em sua monumentalidade, como um imã emanava e imanava as tensões típicas da configuração (figuração, segundo Norbert Elias) de poder local e seus equilíbrios provisórios, principalmente no que se refere à operacionalização da construção e transmissão dos conteúdos e significados da modernidade, naquilo que lhe é mais característica: seu processo civilizatório.

A Escola Complementar constituíra-se por uma figuração de indivíduos voltada à preparação de professores, a qual estenderia à população o imaginário de sociedade civilizada que valorizaria o modo de vida conectado aos costumes de uma época vindoura a se efetivar socialmente: escolaridade, profissão, trabalho livre, comércio, mercado, técnicas de plantio, práticas de lazer, culto ao civismo, atividades culturais, redução do analfabetismo, eleições para os cargos públicos, industrialização, etc.. Portanto, a gênese social da Escola Complementar de Piracicaba indica que tal instituição simbolizou para sociedade um diferente padrão de produção de comportamentos dos indivíduos em ações civilizadoras escolarizadas. (HONORATO, 2011, p. 91).

Analisando os “gradientes de poder dos indivíduos envolvidos nas figurações para formar professores”, Honorato revela a centralidade do diretor da escola: primeiro Antônio Alves Aranha (1897-1903); depois Honorato Faustino (1904-1928). O maior ou menor gradiente de poder refletido na formação dos alunos e alunas da escola, futuros professores e professoras, “decorria da sua moralidade, civilidade e olhar da sociedade local. (...) integrava o grupo de notáveis (...) com políticos, articulistas, artistas, advogados, vigários, pastores, fazendeiros, empresários, banqueiros”. Em relação aos outros agentes, o poder do diretor era legitimado e se legitimava perante o Estado e suas disposições legais administrativas e pedagógicas. A ele competia também indicar o “auxiliar, amanuenses, bibliotecários, secretários, contínuos, professora-inspetora, porteiros e serventes, e deles dependia para o bom funcionamento do estabelecimento”. (HONORATO, 2011, p. 92-101).

Outro importante agente civilizatório a compor a figuração social da qual emanava o significado mais profundo da modernidade (um futuro redentor) era composto pelo grupo docente, cuja tarefa de formar professores lhes rendia reconhecimento e prestígio.

Já como Escola Complementar, mesmo legalmente vigorando a função de professor polivalente por série, havia colaboradores “para o ensino de desenho, música e trabalhos manuais, (que) recebiam uma gratificação ofertada pelo diretor, pais dos alunos e outros professores.” Este artifício, além de pedagogicamente desonerar os professores polivalentes por série de conteúdos específicos, demonstra novamente a centralidade do diretor nos gradientes de poder. (HONORATO, 2011, p. 103).

Outro aspecto que compõe o lugar social do grupo docente decorre da dificuldade de se encontrar pessoal qualificado para substituir os muitos professores transferidos para outras escolas complementares que se abriam no estado. Essa situação permitia ao diretor contratar quem ele julgasse conveniente, aumentando seu poder. Porém, de “1904 em diante os professores concursados começaram a compor o grupo de pessoal docente gerando diferentes relações para além da confiança e amizade com a direção”. Além da habilitação legal exigida (formado pela escola normal), os candidatos ao cargo de professor deveriam apresentar certas características físicas e sociais típicas “em homens saudáveis, cultos e civilizados”, pois em sua relação com os alunos cumpriam o papel de “agentes civilizadores ao provocarem elementos de cultura moral, urbanidade, civismo, preceitos higiênicos, disciplina e do compreender os acontecimentos da vida.” (HONORATO, 2011, p. 105-110).

Havia também o grupo discente, ao menos entre 1900 e 1920 formado majoritariamente por alunas (63,66%). Como nos referimos anteriormente, neste mesmo capítulo, a instalação da Escola Complementar, depois Escola Normal, significou importante mecanismo de inserção econômica do trabalho feminino numa atividade profissional que possibilitava projeção social, ao mesmo tempo em que cobrava rígido comportamento social.

Citando Veiga (2009), Honorato corrobora com nossa observação:

A feminização do magistério, segundo Veiga (2009) foi fator característico no processo civilizador da mulher, constituindo a difusão e as defesas de novas funções femininas. Desse modo, na imagem da mulher/professora residiam as expectativas quanto a missão de civilizar as crianças, em consequência da natureza dócil, suavidade de mãe, além de conhecimento de higiene e pedagogia.

Portanto, maior responsabilização das mulheres quanto aos cuidados dos escolares e seus filhos. Esse processo não foi isento a tensões numa organização social regida pelo modo de vida patriarcal, no qual havia acentuado desequilíbrio de poder nas relações entre homens e mulheres. (HONORATO, 2011, p. 112).

Considerando que os filhos das elites estudavam nas escolas privadas confessionais como os colégios Metodista e Assumpção, aos filhos das classes médias urbanas e alguns poucos pobres a profissionalização pelo magistério se apresentava como grande oportunidade de ingresso no mundo moderno, como podemos inferir dos dados referentes ao ano letivo de 1905: dentre os 136 estudantes matriculados, 55 eram do sexo masculino e 81 do sexo feminino, o que reforça a percepção da relação entre a mulher e o magistério no processo civilizatório; apenas 06 eram negros, o que aponta para reduzida possibilidade de inserção deste contingente populacional via educação; apenas 23 alunos, ou seja, aproximadamente 17% do total de ingressos naquele ano. (Honorato, 2011, p. 113).

Com a reforma educacional de 1911 a Escola Complementar passou à condição de Escola Normal Primária, o que implicou na reorganização do conteúdo estudado, não mais lecionado pelos professores “enciclopédias vivas” e sim por professores especialistas em suas respectivas disciplinas, além da inclusão do estudo da pedagogia. Também é importante frisar a continuidade de certas “disciplinas civilizatórias”, tais como ginástica, música, trabalhos manuais, educação cívica e economia doméstica, esta última reservada ao público feminino. (HONORATO, 2011, p. 132).

Segundo Honorato, os jogos e exercícios se constituíam num “modo a cultivar civilidade, polidez e sentimentos estéticos. A educação física potencializaria a formação do professor para a vida civil pública que exigia utilidade, civilidade e urbanidade”. O estudo da música e as atividades manuais, por seu turno, remetiam “ao culto do belo para potencializar a

formação do caráter, bom gosto e civilidade do aluno”. (HONORATO, 2011, p. 149 e 151).

Para Veiga [...] o despertar para a civilidade não se faria apenas com a abertura de escolas, mas com uma educação estética que envolvesse habilidades manuais, a educação das mulheres para o lar, o contato com literatura brasileira, os cantos, a dança, presentes no cotidiano das salas de aula, nas festas escolares, nas festas das cidades, bem como no estilo neoclássico das grandes edificações da escola e da cidade. (VEIGA, 2007c, p. 407. Apud. HONORATO, 2011, p. 151).

Dentre as disciplinas que chamamos “civilizatórias”, sem sombra de dúvidas o destaque ficava por conta do ensino de música, principalmente no período em que a escola esteve sob direção de Honorato Faustino, “dado a sua dedicação ao culto das belas letras, à erudição musical, ao estudo de flauta e à escrita de cantos escolares” (HONORATO, 2011, p. 156 e 157). Considerando o recorte cronológico desta tese, merece destaque o trabalho realizado pelos irmãos Lozano: primeiro sob a batuta do maestro Lázaro, entre 1904 e 1911; depois sob a regência de Fabiano, de 1914 até o final do período estudado.

Fabiano Lozano era tido como “rigoroso, exigente, competente e erudito”. Num contexto cultural em que a maioria da população apreciava “ritmos populares como o folclore, tango, valsinhas, choro”, no dizer do maestro “sem valor artístico, vulgarizados pelas pequenas orquestras e bandas sem competência artística ou técnica”, era considerado o “guardião da ‘elevação’ da cultura popularesca, como um civilizador dos costumes ‘selvagens’”, (HONORATO, 2011, pp. 159-161).

Amplificador da ação civilizatória pretendida pela Escola Normal, pois para além de ensinar se apresentava extramuros, o Orfeão Escolar, instituído em 1914, era a “menina dos olhos” do diretor Honorato Faustino, também músico.

O Canto Orfeônico tinha por premissa educar o gosto artístico, apurar sentimentos cívico-patrióticos e civilizar costumes. Fazia-se uso dos Hinos Nacional e da Bandeira e de hinos escolares, de peças teatrais com “temas da proteção maternal da prole, como “Dorme filhinho” e “Junto ao berço”, do acolhimento da mãe-natureza aos seus filhos, como, “Na roça”, “Ao cair da tarde”, “Saudade”, “Poder do amor”, “Quando ela passa”, e de diversões, “Festa no arraial” (GILIOLI. Apud. HONORATO, 2011, pp. 162-163).

O canto orfeônico se fazia ouvir nas formaturas e alguns eventos públicos, ajudando a compor “mais alta distinção, refletindo mesmo um dos índices de cultura da cidade. Piracicaba intelectual e as sua figuras de mais alto relevo, concorrem, todos os anos, para o grande fulgor das festas”. (Gazeta de Piracicaba. in FAUSTINO, 1923, p. 56. Apud. HONORATO, p. 172).

Segundo um relatório de 1915, a formatura daquele ano havia se realizado do Teatro Santo Estevam, outro referencial arquitetônico e urbanístico da dimensão espacial do processo civilizatório da “modernidade caipira”.

O Teatro Santo Estevam, construído em 1870, estilo arquitetônico neoclássico, simbolizava um templo de civilidade, nele a ‘boa’ sociedade fruía emoções não experimentadas na vida ordinária, entendendo-se, pois, que a união entre teatro e espetáculos da cultura escolar despertava, possivelmente, sentimentos estéticos. (HONORATO, 2011, p. 173).

Com a Reforma Sampaio Dória (1920/21) a Escola Normal de Piracicaba ganha maior projeção no cenário educacional paulista, e ao grupo de professores ali reunidos em torno ao diretor Honorato Faustino foram acrescentados outros, todos indicados por Dória.

Tratava-se de um tempo piracicabano de efervescência sociocultural, pedagógica e política, de uma figuração singular no cenário Estadual que se agitou mais ainda com “A Semana de Arte Moderna de 1922”. Piracicaba, círculo de intelectuais, literatos, compositores, pintores, musicistas, educadores e políticos, recebera, elogiosamente do escritor José Maria Ferreira, o título de “*bloomsburry* caipira”. Vários dos *bloomsburryanos* estavam já espalhados por outras cidades, trabalhando como professores, redatores de jornais e críticos, fazendo literatura, gravitando ao redor... de Monteiro Lobato na ‘Revista do Brasil’ e da redação do ‘O Estado de S. Paulo!’ “Não se fala do perigo amarelo. Há outro, muito mais próximo. Falo do perigo piracicabano”, teria dito Lobato a propósito das “hordas de jovens literatos piracicabanos, todos saídos da Escola Normal, que procuravam a Revista querendo publicar seus textos e assim iniciar uma carreira na crítica, na literatura e no jornalismo”, segundo J. M. Ferreira. (HONORATO, 2011, p. 209).

Dentre estes intelectuais, devido às múltiplas formas assumidas pela relação campo – cidade ao longo de nosso estudo, nos chama a atenção Thales de Andrade e sua obra.

Nacionalista como Honorato Faustino e Sampaio Dória, Thales de Andrade era escritor e crítico literário formado pela própria Escola em 1911, e em 1920 assumiu a cadeira de História do Brasil e Geral do Normal.

Era como professor e escritor infanto-juvenil que Thales se inseria naquele círculo de intelectuais. Em 1919, prefaciada por Sampaio Dória, veio a lume sua obra mais conhecida, intitulada “Saudade”, que logo passou a incorporar o acervo das escolas públicas paulistas. Segundo Honorato, a obra de Thales de Andrade “abordava a educação rural e o ruralismo no Brasil, temas propagados por ele na literatura infanto-juvenil, como *Saudade* (1918/1919) e *Campo e cidade* (1964)”, nas quais se expunha “uma literatura voltada para a harmonização do campo e cidade, primeiro, o campo completa a cidade, segundo, a cidade levava conforto a “civilização do sertão”. (ALEXANDRE, 2007, p. 157; HONORATO, 2011, p. 225).

Importante essa perspectiva pela qual campo e cidade não se opõem de maneira excludente, e sim se colocam enquanto termos da ambivalência com a qual pretendemos entender a concepção de cidade moderna que se construiu ao longo do processo de modernização a que nos referimos nos capítulos anteriores.

Segundo Alexandre, a redução da obra de Thales de Andrade ao ruralismo é uma espécie de “discurso único da própria Piracicaba em relação a Thales Castanho de Andrade”, ao que acrescenta a seguinte questão: “Essa convergência de pronunciamentos poderia indicar uma estratégia de formação de ações solidárias e de fortalecimento dos laços entre os agrupamentos de intelectuais piracicabanos?” (ALEXANDRE, 2009, p. 167).

Ao que parece muito dessa concepção relacional entre campo e cidade transparece ao longo do conjunto da obra, pela qual podemos inferir algumas configurações e equilíbrios de poder dentro do círculo de intelectuais ao qual se filiava, dentre os quais se destacam, além de Sampaio Dória, Honorato Faustino, Sud Menucci, e os irmãos Lozano, entre outros.

Assim, “ao determinar as marcas de atuação circunscritas ao seu lugar social, todos os autores, incluindo Thales de Andrade, contribuem para o fortalecimento da idéia de sua própria monumentalização. (ALEXANDRE, 2009, p. 188).

Analisando algumas das representações sociais que a cidade construiu a partir de Thales e sua obra, voltemos àquelas configurações:

A atenção às crianças e à escola Luiz de Queiroz aparece em diversos outros textos, como no caso de “Thales – O piracicabano de dimensão nacional”¹⁶, escrito por Helena Rovay Benetton – na época diretora do Museu Histórico e Pedagógico Prudente de Moraes –, no qual lembra a admiração de Thales pela Escola Superior de Agronomia “Luiz de Queiroz” e os muitos alunos que ali estudaram estimulados por seus livros. (ALEXANDRE, 2009, p. 174).

Na obra “A Filha da Floresta” Thales “apresentava a descrição de uma situação de devastação das matas e alertava para sua necessária proteção, para a preservação das fontes, dos animais e das plantas.” Esta temática deu ensejo à faceta “ecológica” de seu perfil, como demonstra a contribuição de “José Maria Ferreira, no texto ‘Thales de Andrade: escritor e mestre-escola’”, para quem “demonstraria a um só tempo a sua defesa do meio ambiente e de uma “agricultura racional”. (ALEXANDRE, 2009, p. 175).

No texto “Templo do saber”, a respeito da Escola Complementar de Piracicaba, Thales de Andrade faz uma aproximação com o ruralismo, se bem que por via indireta. No momento em que narra o encontro da “Noiva da Colina” – Piracicaba – com um “Senhor” – “Pretérito, Presente, Porvir” –, este último lhe diz: “Convido-a para visitarmos uma escola de sua piracicaba – Constituição, Meca do Ruralismo, Terra do Amor” (ALEXANDRE, 2009, p. 182).

Considerando a percepção ambivalente da relação campo e cidade que se pode notar na obra de Thales, reflexo das configurações materiais e simbólicas da vida urbana em Piracicaba durante a modernidade, nos interessa agora particularmente a análise de duas de suas obras: “Saudade (1919) e “Campo e Cidade” (1964).

A primeira edição de “Saudade” teve quinze mil exemplares bancados pelo governo e destinados às escolas públicas do estado, e “coincide com o surgimento da literatura infantil no Brasil”, quando a modernidade é “representada pela transformação e desenvolvimento urbano das cidades, pelo advento do automóvel, pelas ferrovias e por novos meios de comunicação”. (VALE, 2012, p. 01 e 02).

Segundo o próprio Thales, a obra lhe pareceu oportuna quando era professor da Escola Rural da Estação do Banharão, em Jaú. Ao trabalhar com

os alunos a obra “o achincalhador do roceirinho”, que teria provocado “o espanto, a indignação e os ‘estrilos’ contra a ‘mentirosa’ caçoadada que os atingia’, relembrando a observação que fez da “exclusão de crianças camponesas nos livros escolares infantis”. (Apud. ALEXANDRE, 2009, p. 183).

Retrata o cotidiano de uma família que se vê obrigada a vender sua fazenda e se mudar para a cidade. A nova moradia se apresentará à família de Mário, o protagonista da história, como um local repleto de diversidades, as quais os incentivarão a retomar o seu destino original, o retorno ao campo. (ALEXANDRE, 2009, p. 157).

Assim que chega à cidade, Mário acha “tudo muito esquisito, tão barulhento! Aquilo parecia um sonho ruim”. Sua mãe, Dona Emília, “tenta acalmá-lo dizendo que a vida na cidade seria menos trabalhosa e mais alegre”, longe da rudeza da vida no campo, mas “Mário não consegue perceber assim a vida na cidade. Para ele, essa vida, torna-se um verdadeiro ‘castigo’, pois sua mãe fica preocupada com os móveis, com o assoalho e com a aparência de seu filho, obrigando-o a andar ‘bem vestido’”. (VALE, 2012, p. 02).

Outro aspecto relevante nas desventuras que Mário e sua família experimentam na cidade se refere ao fracasso do armazém comprado com o dinheiro da venda do sítio, principalmente por conta de fiados “em mãos de gente velhaca, trampolineira”. O pai de Mário percebia-se “explorado pela maioria dos que o rodeavam”. (ANDRADE, Tales. *Saudade*. 64. ed. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1974. p. 15. In: VALE, 2012, p. 03).

Percebemos que o pai do personagem Mário não conseguiu fazer do armazém fonte de sustento da família, perdendo o padrão de vida abastado que tinha no campo. Em parte, esse fracasso se dá porque lhe faltava experiência nesse tipo de comércio. Entretanto, a principal causa se é percebida na assertiva: a cidade é traiçoeira e a “gente velhaca e trampolineira” corrompia a forma justa com que a família do personagem-narrador trabalhava. A família não era só inexperiente nos negócios, era inexperiente na cidade, pelo menos é isso que o enredo de Tales de Andrade aparenta propor. (VALE, 2012, p. 03).

A inexperiência nos negócios, aliada à ingenuidade da família com relação ao modo de vida urbano se contrapõem ao modo de vida rural, e de maneira consciente ou não, Thales faz coro à distinção sociológica campo-cidade que à mesma época fazia Simmel, como já nos referimos no capítulo I.

Escrito no final da década de 1920, quando a cidade passava por intenso processo de modernização, “a volta ao campo seria uma forma de se manter distante dessa modernidade que não para nem de dia nem à noite, em que as pessoas correm riscos de falência e mesmo de perderem sua moral”. Daí o título “Saudade”: é da cidade que se fala sobre o campo.

Em seu outro livro, intitulado “Campo e Cidade”, de 1964, Mário está mais velho, e “logo se encanta com as coisas que a cidade pode lhe oferecer, como carros, bondes, gente pelas ruas. A cidade pareceu-lhe muito agradável, viverá alguns anos nela devido a seus estudos na Escola de Agronomia”. (VALE, 2012, p. 06).

A seguir, um trecho do romance no qual podemos notar um novo olhar sobre a cidade. Aquele cenário que antes causava temor à criança agora seduz o jovem:

Fomos ao centro da cidade, dali a três quadras. Observei muita coisa: ótima iluminação, bonito Jardim Público, bonde elétrico, intenso movimento de gente, sendo a maioria de moços e moças. Assim, juntei mais essa agradável impressão às que eu tivera da pensão onde iria morar e das pessoas com as quais iria conviver. Isso foi um alívio à dor sofrida pela ausência daqueles que eu deixei tão longe. Naquela primeira noite, eu deveria estranhar a cama, o quarto, os ruídos da cidade... Isso não me aconteceu. Nem me deitei, adormeci feito uma pedra. (ANDRADE, Tales. *Campo e Cidade*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1964. p. 37. In: VALE, 2012, p. 06).

Em outro trecho também podemos notar o encantamento que o cenário urbano foi capaz de despertar em Mário:

Totó [um motorista de táxi] pôs o veículo em movimento e o fez percorrer ruas largas, direitas e limpas... mostrou-nos lindos jardins, belas igrejas, Câmara Municipal, Estação da Estrada de Ferro Sorocabana, Mercado, Teatro, Cinemas, Fórum, redações de jornais diários, oficinas importantes, grandes fábricas, cerâmicas, destilarias, usinas, uma série de instituições de assistência, socorro e caridade, outra série de grêmios, clubes, sociedades... E escolas, mais escolas, tantas escolas, que escolas! Para tudo tivemos palavras de admiração e de elogios. (ANDRADE, Tales. *Campo e Cidade*. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1964. p. 47. In: VALE, 2012, p. 07).

Vale ressaltar que no trecho acima Thales de Andrade faz referência à Estação da Sorocabana, mas não a faz à Estação da Paulista. Ou o passeio de

táxi não se estendeu até ela, ou o período retratado na obra de 1964 é anterior à 1922, o que nos parece mais provável.

Embora urbana, a cidade mantinha características campestres, principalmente na Escola Agrícola, para onde Mário ia estudar a bordo de um bonde elétrico.

A primeira linha de bondes a operar na cidade partia do lado da catedral e chegava à Escola Agrícola. Icônico da modernidade por excelência, o bonde encurtava distâncias, contraía o espaço, diminuía o tempo. A Escola agrícola, tal qual bonde, levava a cidade ao campo.

Tal qual a Escola Agrícola unia campo e cidade por meio da ciência voltada à agricultura, a própria paisagem marcada por casarões, ruas, avenidas, carros, bonde, diversas escolas, além, é claro, da Escola Agrícola. “Ao mesmo tempo Piracicaba é descrita como uma cidade que possui muitas áreas rurais”. (VALE, 2012, p. 08).

Se em “Saudade” a vida na cidade é agitada e perigosa, sendo preferível a vida no campo, em “Campo e Cidade” se pode e deve viver na cidade de Piracicaba, onde campo e cidade se harmonizam no rurano, versão caipira das cidades-jardins propostas pelos britânicos.

Considerações

Ao analisarmos o processo de formação histórico e espacial da cidade de Piracicaba entre 1889 e 1930, nos foi possível perceber os diferentes significados atribuídos às pessoas e aos lugares num contexto de construção do moderno que resultou na “*Belle Époque Caipira*”. Por isso, mais que conclusões, neste momento pretendemos tecer algumas considerações acerca da pesquisa desenvolvida, sempre conscientes que uma tese não termina, ela nos é tomada pelo prazo.

Buscamos, ao longo do texto, analisar esse mundo moderno sob três perspectivas distintas: a modernização, por meio da instalação de uma série de aparatos tecnológicos públicos e privados que compuseram a densidade técnica no espaço, determinando sua valorização e apropriação diferencial; a modernidade, entendida como processo civilizatório destinado à polidez exigida pelo trato urbano; e o modernismo, percebido enquanto expressão política, artística e cultural da vida moderna.

Pelo verificado, esse forjar do moderno deixou determinadas rugosidades na trama urbana que nos ajudam na compreensão do quão excludente foi a construção da modernidade num contexto de significações e re-significações do espaço, por meio de sua apropriação objetiva e subjetiva, estabelecendo a noção de lugar enquanto história inscrita no espaço vivido. Nesta perspectiva, tomamos a cidade como um grande desfile de lugares da memória.

Embora tenhamos partido da relação dicotômica entre campo e cidade, à medida que o estudo avançou nos foi possível perceber não só a dialética que se estabelece entre estes dois termos, mas também a síntese resultante, materializada no espaço e nos habitantes da cidade ambivalente: no forjar do moderno, a modernização, a modernidade e o modernismo ocorrem ao mesmo tempo, determinando-se mutuamente.

A *Belle Époque* construía cidades para o moderno mundo capitalista, no qual o espaço se ordena sob a metáfora da máquina e suas funções: morar,

trabalhar e fluir, dando passagem e circulação às mercadorias, mas também às idéias.

A cidade governada por uma elite agrária que se tornava urbana deveria abrigar muita diferente gente: negros, alemães, norte americanos, italianos, “turcos” e outros.

No espaço isso se expressa na constituição, denominação e apropriação de determinados lugares, entendidos enquanto experiências cotidianas vividas, espaços criados para serem freqüentados por certos *personas*.

Assim, ser branco alemão torna alguém muito mais conveniente e bem vindo ao espaço urbano do que outra pessoa negra, inconveniente afastado para outros lugares, geralmente periféricos e insalubres, como as margens do Itapeva e a Rua do Porto, conhecidas por abrigarem botecos e prostíbulos.

No que se refere à instalação da densidade técnica, sob a bandeira do progresso, advogados, médicos, engenheiros, barões, construtores e outros davam materialidade à modernização da cidade. Novas técnicas se punham a serviço da construção de uma cidade moderna e saneada.

Às vésperas do século XX a porção central da cidade, onde se encontravam os prédios mais importantes, contava com água encanada, luz elétrica e esgotamento sanitário.

A observação dos debates e embates em torno do processo de constituição destas redes no espaço nos permite perceber como a modernidade caracteriza-se por um ambiente de intensa transformação, do qual nada e ninguém podiam fugir. Também nos ensina que, se o ambiente moderno chega a tudo e a todos, chega diferentemente aos lugares e às pessoas. A ambivalência se evidencia na existência humana nos e dos espaços.

Assim foi com o sistema de abastecimento de água. Se a moderna tecnologia disponível venceu o problema representado pelo desnível entre a captação e a cidade, por meio do bombeamento, por outro lado sempre apresentou insuficiente área de cobertura, além de nunca conseguir cumprir com a promessa de fornecer água limpa e filtrada. A mesma cidade que louvou Frick e Zanotta pela construção e inauguração do sistema os condenou pelo

seu posterior funcionamento. A modernidade é ávida em consumir lugares e pessoas.

Outro exemplo desta “participação diferencial” no mundo moderno se pode notar com relação à construção da rede de esgotamento sanitário: se de um lado trouxe o saneamento e a urbanização para os habitantes do centro e de parte dos Altos da Boa Morte; de outro lado condenou os habitantes da Rua do Porto a conviverem com o “Vesúvio”, em meio ao mau cheiro exalado e ao despejo dos dejetos no rio, fonte de subsistência e lazer para pescadores e lavadeiras, majoritariamente não brancos.

Embora essas redes nunca tenham sido capazes de cobrir todo território urbano, ao longo do tempo houve momentos em que a cidade atingiu resultados consideráveis, notadamente na década de 1910 e início dos anos 1920.

Também chama a atenção o fato de que os recursos para a construção do sistema foram arrecadados “criando o adicional de 20% sobre todos os impostos municipais”. Embora todos tenham pagado pelo sistema, alguns tiveram seus dejetos recolhidos, enquanto a outros eram encaminhados os fétidos dejetos humanos.

Com o sistema de fornecimento de luz elétrica ocorreu algo semelhante: no início a rede cobria apenas a parte central da cidade, mas depois de vendida a Empresa Elétrica, a rede foi se expandindo até chegar ao ponto de possibilitar a instalação das linhas de bonde.

O bonde nos parece o mais icônico de todos esses modernos equipamentos urbanos, pois por meio da instalação dos trilhos contraiu o espaço, tornando próximo o que até então se encontrava distante, ligando pontos extremos estabeleceu conexões entre o centro da cidade e seus limites, determinando os rumos tomados pelo avanço da mancha urbana por meio da valorização de determinadas áreas em detrimento de outras.

A ação da elite econômica e cultural por meio do poder público foi determinante na modernização técnica e simbólica ocorrida no perímetro urbano da cidade, não apenas por meio da densidade técnica instalada, mas também por meio da edição de posturas que buscavam claramente afastar da

região central todo e qualquer vestígio do passado de uma cidade que até então tinha sua circulação marcada pela presença da tração animal. A ambivalência da cidade comportou, durante muito tempo, signos do campo em meio ao urbano. O uso da tração animal é reminiscência do passado diante do moderno; o uso contemporâneo de tração humana é fantasmagoria da barbárie diante do pós-moderno.

A instalação de trilhos e estações de bondes e trens implica no estabelecimento de determinados fixos que possibilitam novos e renovados fluxos na trama urbana, estabelecendo novos espaços para o rural e o urbano a partir da percepção de arcaico e moderno, enquanto categorias mutuamente definidas e espacialmente determinadas, mas que inevitavelmente se interpenetram.

Por isso a concepção de fluidez ganha relevância, pois permite a interpenetração destes mundos, tanto do ponto de vista da concretude histórica quanto dos universos simbólicos, rompendo assim com a importante, porém insuficiente, dicotomia entre cidade e campo, abrindo maiores possibilidades para uma compreensão do espaço urbano a partir da perspectiva da ambivalência, pela qual o espaço condensa muitos tempos, que ao mesmo tempo se negam se permitem existir.

Talvez as discussões acerca do banimento do carro de boi do espaço urbano seja o exemplo mais significativo daquela tensão mal resolvida com o passado que caracteriza o moderno e bem se expressa no modernismo. Também exemplar foi a proibição da circulação das vacas leiteiras e cadáveres pelas ruas da cidade. Essas práticas tipicamente rurais perturbavam os espíritos modernos.

Ao refletirmos sobre as três linhas do sistema de bondes comparadas ao espraiamento da trama urbana entre 1900 e 1930 podemos verificar como determinados fixos, ao criarem novos fluxos, funcionam como pontos de imanência sobre o território, influenciando nos eixos determinantes do crescimento urbano.

A despeito de ter sido a primeira a receber a linha de bonde, a região nordeste manteve-se com baixa densidade demográfica, principalmente entre o

Bairro dos Alemães e a Escola Agrícola, e mais tarde tornou-se área residencial bastante valorizada.

A região noroeste expandiu-se lentamente, por meio de novos loteamentos a partir de desmembramentos de terras agrícolas pertencentes à família Rezende, e tornou-se importante núcleo da indústria metal-mecânica voltada para o setor sucroalcooleiro, habitada majoritariamente por italianos e seus descendentes. A lógica métrica da organização do espaço da Vila é singular: só se desloca agilmente pelos quarteirões irregulares do bairro é quem é da Vila.

Por fim, a região sul-sudeste, a partir dos fundos da estação da Paulista, foi a que sofreu maior adensamento, a despeito da baixa densidade técnica instalada, tornando-se a mais pobre e violenta da cidade.

Nas áreas centrais os monumentos modernos comunicavam suas monumentalidades em função do projeto civilizatório republicano, transcendendo o tempo pela materialização no espaço, atuando como um ímã que atrai pessoas e emana urbanidade, civilidade e polidez, construindo o espaço como um campo de significações que desejam e reclamam ações disciplinadoras.

Por isso dentre os muitos monumentos possíveis de serem analisados optamos pelos templos religiosos, pelas escolas e pelas indústrias, que observados em conjunto na sua forma, no seu conteúdo e em sua localização, permitem acompanhar a construção do moderno tanto do ponto de vista do tempo quanto do espaço, comunicando sentidos sobre o passado, o presente e o futuro.

A própria modernização arquitetônica por que passou a exemplo a Matriz de Santo Antônio testemunha como um monumento pode ser grandioso num momento e, devorado pelo tempo, mostrar-se acanhado em outro, exigindo sua remodelação.

Nesse sentido nos chama a atenção o Largo e a Capela da Santa Cruz do Mato, por sua arquitetura modesta, por sua função social ao se constituir em local de devoção das classes populares, notadamente de negros, e por sua localização, à margem direita do Itapeva, no Bairro Alto, região que até a

primeira década do século XX era composta por chácaras e que contava com baixa densidade demográfica, havendo apenas cinco ruas abertas na época de construção da capela, na década de 1870.

Era limite de cidade, a partir de onde se ia mato a dentro. Foi engolida pela cidade, cercada pela Escola Normal, a Igreja do Bom Jesus, os trilhos do bonde, a Escola Agrícola. Uma cruz para o progresso. Teve a capela abandonada e demolida, mas permaneceu e permanece enquanto reminiscência no respeito circuspecto dos passantes que se benzem, ou na desrespeitosa feira que toma seu largo semanalmente.

Outro templo religioso testemunho do moderno no tecido urbano foi o Trinity Church (1884), que com sua arquitetura em tijolo aparente destoava das demais construções, que com sua torre entre a Matriz e a Igreja da Assumpção desaforava os católicos saudosos dos tempos monárquicos, quando as procissões não eram desaforadas como no mundo moderno.

A construção da Igreja dos Frades, no alto dos Altos da Boa Morte foi fundamental para o avanço da expansão urbana para o norte da cidade, vencendo o encosto, antigo depósito de lixo urbano. Ao vencer o encosto, o templo franciscano “preparou o terreno” para chegada da Cia. Paulista.

A construção da Igreja do Bom Jesus no Bairro Alto coroa o processo de expansão urbana para o outro lado do Itapeva, tomando o protagonismo da antiga Santa Cruz, que em 1870 era do mato, mas que em 1929 era cidade. Mas não substituiu a função de dar abrigo às preces de pobres e pretos, tanto que a devoção à Santa Cruz permaneceu e permanece.

Acreditamos ter demonstrado que a expansão urbana e a construção de templos religiosos foram processos correlatos e dialéticos, pouco importando se primeiro houve a expansão e, depois, a implantação do templo, posto que mesmo posterior, o templo enquanto monumento moderno dinamizou e orientou a ocupação física e social do espaço, como um ponto inscrito no território a comunicar as “regras do jogo”.

As escolas também são significativas do processo de construção espacial do moderno, são pontos de ligação entre a modernização e a modernidade, porque construídas com técnica e arquitetura modernas,

pontuando o espaço e o tempo, na medida em que se propõem à construir novos homens e mulheres modernos, agente civilizatório da modernidade.

Nesse sentido, os dois primeiros edifícios projetados para serem escolas partiram de iniciativas religiosas: o Colégio Piracicabano, de orientação metodista; e o Colégio Assumpção, de orientação Católica. Ambos os prédios subindo a Rua Boa Morte, que anos mais tarde (1922) levaria à Estação da Paulista. Pelo que pudemos apurar, a construção da escola católica foi uma clara reação ao Colégio Piracicabano, fundado pelos metodistas. Mas uma vez a dicotomia que sustenta a ambivalência inscrita no espaço.

Esses colégios demarcavam claramente dois projetos de mundo, um republicano e o outro monarquista: aqueles que pretendiam educar suas filhas tradicionalmente as matriculavam no Assumpção, enquanto que os progressistas e principalmente republicanos, o faziam no Piracicabano ou, mais tarde, no Instituto Baronesa de Rezende.

Mesmo considerando as diferentes orientações destas instituições, as une a centralidade que depositavam nas mulheres enquanto agentes civilizatórias, grandes responsáveis pelos trabalhos domésticos e pela educação das novas gerações de pessoas modernas, cultas e civilizadas. Todas essas escolas tinham em seu programa uma disciplina intitulada “economia doméstica”, que se ocupava em capacitar as mulheres pobres a serem boas empregadas, e as mulheres ricas em serem eficientes como patroas.

Ao longo do período estudado, à medida em avançava o projeto republicano, o Estado amplia seu número de suas escolas, instalando dois grupos escolares modelos e a Escola Complementar, instituições que ocupavam prédios arquitetonicamente sofisticados e com localizações privilegiadas em relação à infra-estrutura urbana, configurando um conjunto de monumentos no território.

Outro conjunto de monumentos observados é formado pelos brownfields presentes na cidade, rugosidades legadas pela moderna indústria e hoje utilizados como atrativos turísticos que em parte compõem o complexo arquitetônico e gastronômico da Rua do Porto.

Às margens do Itapeva, ao longo da linha Sorocabana, havia um conjunto de oficinas, serrarias e fundições que produziam e davam manutenção às carroças e ferramentas agrícolas, além da produção de materiais em ferro para a construção civil, então em expansão. Deste conjunto resta o prédio da Sorocabana, remodelado nos anos 50.

Mas a mais importante concentração industrial na cidade organizou-se às margens do Rio Piracicaba, e dele se valia como meio de transporte, como força motriz e como destinação de dejetos.

Na Rua do Porto, entre a cachoeira e o Vesúvio, havia a tradicional produção de telhas e tijolos de barro, mercado que se aqueceu consideravelmente com a expansão urbana.

Pouco acima, às margens da cachoeira e aproveitando a queda d'água, havia a estação de bombeamento do sistema de abastecimento de água e a casa de força da empresa elétrica, ambas de tijolos aparentes e pequena área construída, mas muito significativas do ponto de vista dos serviços que fornecia.

Neste trecho o destaque era a Fábrica de Tecidos fundada por Luiz de Queiroz ao lado de seu palacete. Conforme demonstramos, o grande número de empregados, a grande área ocupada e a grandiosidade e detalhamento arquitetônico comunicam sua monumentalidade, anunciando um novo tempo marcado por modernas fábricas em meio ao tecido urbano.

Do outro lado do rio havia o Engenho Central. Gigantesco desde sua construção em 1881, sua arquitetura foi se renovando ao longo do século XX, principalmente após sua aquisição pelos franceses. Era o próprio templo da moderna indústria, tão bem comunicada na expressão título de um livro sobre a produção açucareira no nordeste: o vapor do diabo.

Vistos estes aspectos da construção destes nonumentos modernos na trama urbana por meio do processo de modernização técnica, manifestações da noção de progresso, observamos mais detidamente como, ao comunicar monumentalidades, contribuíram para a construção da modernidade.

Nesse sentido relacionamos espaços, monumentos e pessoas na busca da compreensão da lógica que determinava quais pessoas e comportamentos

eram condizentes com quais espaços urbanos, ressaltando o papel desempenhado pela imprensa enquanto legitimadora das estratégias utilizadas pelas elites locais no processo de construção de uma cidade e um povo aptos aos frutos doces e polpudos prometidos pela existência moderna e civilizada.

Esse processo civilizatório buscava garantir em quantidade e qualidade a mão de obra necessária ao desenvolvimento econômico da cidade, e por isso foi em muito influenciado pelas especificidades locais, marcadas pela presença da lavoura canavieira mesmo nos momentos de maior expansão da cafeicultura pelo estado.

Tal qual na cafeicultura, na importante produção de açúcar havia a obediência ao regime de safras e entressafras, o que determinou a sazonalidade do mercado de trabalho, que necessitava de quantidades e qualidades de trabalhadores flutuantes ao longo do ano.

Para contar com esse “exército de reserva”, a ser utilizado durante a safra quando ocorria a maior demanda por trabalhadores, o poder público local, instrumento da elite econômica e cultural, atuou ora reprimindo, ora educando.

Neste contexto em que parte considerável dos empregos regia-se pela sazonalidade, quer na safra que demandava quantidade e qualidade, quer na entressafra que demandava qualidade, havia um considerável contingente de homens e mulheres que vagavam pelas fazendas ou pela cidade, vadiando à procura de ocupações temporárias.

Nesta conjuntura se destacam as políticas de repressão à população negra. Marcados pela escravidão, foram eles que mais foram perseguidos e coagidos, principalmente na cidade, para onde fugiam mesmo antes do fim da escravidão, misturando-se aos demais negros forros, dificultando sua recaptura. Como expressa um antigo dito medieval: “o ar da cidade liberta”.

Os dados apresentados sobre as prisões efetuadas na década de 1910 retratam bem como negros eram tratados: vadios, bêbados e violentos.

As mulheres negras tinham maiores possibilidades de se empregarem no mercado de trabalho urbano, principalmente como babás, domésticas e cozinheiras, o que foi se tornando mais difícil na medida em que ingressavam

no mercado as mulheres imigrantes, então ser preferidas em relação às negras.

Havia ainda aquelas mulheres (negras e estrangeiras) que se dedicavam à prostituição, duramente reprimida sob o argumento legal da vadiagem, da desordem e da embriaguez. Neste mercado as estrangeiras também foram disputando espaço com as negras.

O mercado de trabalho em formação também contou com o afluxo de diferentes contingentes de imigrantes, dentre os quais optamos por tratar apenas dos “alemães” e dos “turcos”, pois com isso pretendemos demonstrar como mesmo entre os imigrantes havia aqueles que eram bem vistos e bem vindos, enquanto outros eram vistos como bárbaros indesejáveis.

Os “alemães”, que tiveram uma trajetória marcada pela atuação no comércio e na nascente indústria, atuando também como construtores da cidade, eram vistos como elementos civilizadores, cujo contágio era desejado, se distinguiam dos “turcos”, que sob a figura do mascate vagava pelos espaços urbanos, fluindo entre os lugares, e cuja contaminação era evitada.

Esses lugares cuja frequência se buscava determinar eram legitimados pelos discursos publicados e ecoados pela imprensa local. Havia dois mundos: de um lado, o lazer desfrutado pela elite, relacionado ao “refinamento” e ao “crescimento intelectual”. De outro o lazer desfrutado pelas classes populares relacionados à desordem, vadiagem e bebedeira.

O discurso e as práticas do médico e político Paulo de Moraes revelam o caráter reformador e regenerador que a cidade deveria exercer sobre homens, mulheres e crianças, por meio do disciplinamento do espaço urbano, buscando adequar o comportamento de seus habitantes, fazendo-o corresponder, enquanto modernidade pretendida, à cidade iluminada e saneada que a modernização em curso construía.

Exemplo deste disciplinamento foi a proibição definitiva da Festa de Santa Cruz, que na década de 1870 era “do mato”, mas que em 1903 encontrava-se em meio à trama urbana, no caminho da “escola agrícola”, no “bairro alto”. Os ajuntamentos de populares, principalmente negros, não eram

bem vistos ou bem vindos, pois remetiam a um passado que se queria esquecer.

Ao mesmo tempo em que difamava as manifestações populares, os encontros organizados e freqüentados pelas elites eram louvados e aplaudidos pela imprensa.

A mesma imprensa que resguardava os nomes dos rapazes ricos envolvidos em aventuras automobilísticas fazia alarde com os nomes das prostitutas detidas.

Para além da repressão, dirigida preferencialmente aos não brancos, na educação era depositada a grande esperança de redenção por meio do processo civilizatório.

Nesse sentido nos chama a atenção o papel exercido pela Escola Normal na estratégica tarefa de formar professores e professoras primários, bem como na centralidade que seus membros, notadamente professores, tiveram nas figurações de poder que fizeram da escola o grande laboratório a partir do qual se deu a reformulação do ensino no estado.

A instituição era o centro em torno do qual orbitava um grupo de intelectuais que entre as décadas de 1920 e 1940 compôs o “*Bloomsbury Caipira*”, no qual se destacava Honorato Faustino, diretor da escola; Fabiano Lozano, maestro e professor de música responsável pelo Orfeão; e o professor Thales de Andrade, por muitos considerado um dos fundadores da literatura infantil no Brasil.

Sua obra, principalmente com os livros “saudade” e “campo e cidade” nos é exemplar do modernismo que se anunciava, na medida em que narram as experiências de Mário teria experimentado na cidade em dois momentos distintos da sua vida: o primeiro de estranhamento, o segundo de reconhecimento.

É no modernismo que podemos melhor perceber o moderno enquanto ambivalência, pois nas obras de Thales de Andrade o tempo pretérito é recordado e narrado a partir de uma cidade que, segundo a construção literária, reuniria o melhor da vida no campo com o melhor da vida na cidade, ambivalência personificada por Mário, aluno da Escola Agrícola.

Assim, Piracicaba seria a própria “cidade-jardim”, reunindo aspectos positivos da vida dinâmica da cidade e pacata das chácaras e sítios. Aspecto que permanece na memória dos piracicabanos, mesmo que sob a forma de reminiscência.

Referências Bibliográficas

ALEXANDRE, Fernando Luiz. “Memória e apropriações da memória: perfis do Educador Thales Castanho de Andrade”. In: **Revista Brasileira de História da Educação**. Vol. 07, n. 01, 2007, pp. 153-191.

ALVIM, Zuleika M. F. **Brava Gente!** Os Italianos em São Paulo. São Paulo, Brasiliense, 1986.

ARGOLO FERRÃO, André Munhoz. “Colonos na Fazenda Ibicaba, Empresários em Piracicaba: a evolução sócio-econômica de um grupo de imigrantes alemães (1850-1880)”. In: **ANAIS** do III Congresso Brasileiro de História Econômica. ABPHE, 1999.

AZEVEDO, V. S. **Entre a tela e a platéia:** theatros e cinematographos na Franca da Belle Époque (1890-1930). Dissertação de Mestrado em História. Franca: UNESP/FHDSS/CAPEL, 2001.

BAUMAN, Zygmunt. **Modernidade e Ambivalência.** Tradução Marcos Penchel. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1999.

BEIGUELMAN, Paula. **A formação do povo no complexo cafeeiro:** aspectos Políticos. São Paulo: Livraria Pioneira Editora, 1978.

BENJAMIN, Walter. **Passagens.** São Paulo: Imprensa Oficial, 2009.

BENKO, Georges. “Modernidade, Pós-Modernidade e Ciências Sociais” In: **Revista do Departamento de Geografia**, São Paulo: USP, v. 13, p. 187-213, nov. 2011.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar.** A aventura da modernidade. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

BITTAR, Eduardo C. B. “Cidade e Modernidade: ensaio sobre a constituição da vida urbana”. In: **Doutrina Nacional: Direitos Fundamentais & Justiça**. N. 12 – Jul./Set. 2010.

BURKE, Peter. **A Escola dos Annales: 1929 – 1989.** A Revolução Francesa da Historiografia. São Paulo: Editora Unesp, 1997.

BURKE, Peter. **História e Teoria Social.** São Paulo: Editora Unesp, 2002.

CACHIONI, Marcelo. “O Papel Pioneiro de Piracicaba na Arquitetura Fabril na Província de São Paulo”. In: **Anais**. VI Colóquio IPHAN, 2016.

CAMARGO, Manoel de. **Almanack de Piracicaba para o ano de 1900.** São Paulo: Typ. Hennies Irmãos, 1899.

CAMBIAGHI, Oswaldo. **Medicina em Piracicaba**. Contribuição à sua História. Piracicaba: Degáspari, 1984.

CANABRAVA, Alice P. e TORRES, Maria C. T. M. “A região de Piracicaba”. In: **Revista do Arquivo Municipal**, vol. XLV, 1938.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Capitalismo e Escravidão no Brasil Meridional**: o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. São Paulo: Difel, 1962.

CARRADONE, Hugo Pedro. “A Síntese das Memórias”. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba**. Vol. 09, Piracicaba, 2002, pp. 07-53.

CASALECCHI, José Ênio. **O Partido Republicano Paulista**. Política e Poder (1889-1926). São Paulo: Brasiliense, 1987.

CAVALLARI, Neusa. História. In:<http://www.neusacavallari.com.br/historia/html>, acessado em 13.07.2016.

CHARTIER, Roger. “O Mundo como Representação”. In: **Revista das Revistas**. Estudos Avançados. 11 (5), 1991, pp. 172-192.

CHOAIRY, Chafic C. **De “turcos” à “mascates”**: o questionamento da identidade sírio e libanesa em Piracicaba (1889-1930). São Carlos, UFSCAR, 2013.

CORREA, J. L. “Monumentos e geografia – uma sistematização”. In: **Terra Plural** - Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UEPG. V. 1, n. 1 (2007).

COSTA, Ruy Oehlmeyer. **As Águas do Piracicaba**. Século XIX. Piracicaba, Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba, 2004.

DOIN, J. E.; PERINELLI NETO, H.; PAZIANI, R. R. e PACANO, F. A. “A Belle Époque Caipira: problematizações e oportunidades interpretativas da modernidade e urbanização no mundo do café (1852-1930) – a proposta do Cemumc”. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, ANPHU, vol. 27, nº 53, jan-jun, 2007.

ELIAS NETO, Cecílio. “Vila Rezende, nicho de alma”. In: **A Província**, <http://www.aprovincia.com.br/bom-dia/vila-rezende-nicho-da-alma/>, acessado em 13.07.2016.

ELIAS NETTO, Cecílio. **Almanaque 2000**. Memorial de Piracicaba – século XX. Piracicaba: Unimep, 2000.

ELIAS, Nobert. **O processo civilizatório**: uma história dos costumes. V.1. Rio de Janeiro: Jorge Zahar, 1994.

ELIAS, Norbert. **Os Estabelecidos e os Outsiders**. Rio de Janeiro, Zahar, 2000.

FERNANDES, Florestan. **A integração do negro na sociedade de classes**. 3 ed. São Paulo: Ática, 1974.

FERRAZ, Eduardo L. L. "Acidentados e remediados: a lei de acidentes no trabalho na Piracicaba da Primeira República (1919-1930). In: **Revisa Mundos do Trabalho**. Vol. 2. N. 3, 2010, pp. 206-235.

FOLLIS, Fransérgio. **Modernização Urbana na Belle Pepoque Paulista**. São Paulo: Editora Unesp, 2004.

FREITAG, Bárbara. **Teorias da Cidade**. Campinas: Papyrus, 2006.

FREYRE, G. **A Presença do Açúcar na Formação Social Brasileira**. Coleção Canavieira. Rio de Janeiro: MIC, 1975.

GUERRINI, Leandro. **História de Piracicaba em Quadrinhos**. Piracicaba: Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba, 2009. (versão digital)

GUERRINI, Leandro. **História de Piracicaba em Quadrinhos**. Piracicaba: Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba, 1970.

HOBBSAWM, E. **A era do capital — 1848/1875**. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

HONORATO, Tony. "O Flaneur visita a Escola Norma de Piracicaba/SP em 1913". In: **Anais da IX Jornada do HISTEDBR**. Universidade Federal do Pará, 2010.

HONORATO, Tony. **Escola Complementar e Normal de Piracicaba: formação, civilidade e poder (1897-1921)**. Tese, USP. 2011, 254 f.

IPPLAP **Escolas** - Piracicaba: IPPLAP, 2012. 80 p: il. - (Patrimônio Cultural de Piracicaba; v. 1)

IPPLAP **Igrejas** - Piracicaba: IPPLAP, 2012. 92 p: il. - (Patrimônio Cultural de Piracicaba; v. 2)

KIEHL, Edmar José. "Vida e Obra de Luiz de Queiroz". In: **ESALQ 1901 - 1976: 75 anos a serviço da Pátria**. Piracicaba: Editora Franciscana, 1976.

KUHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo**. Reflexões sobre sua Preservação. São Paulo: Ateliê Editorial, 1998.

LE COMBUSIER. **Planejamento Urbano**. São Paulo: Perspectiva, 2000.

LEFEBVRE, Henry. **A Revolução Urbana**. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

LIMA, Caio Tabajara Esteves de. "Histórico do Clube Coronel Barbosa & Teatro São José". In: **Revista do Arquivo Histórico e Geográfico de Piracicaba**. Vol. 07. Piracicaba, 2000, pp. 66-84.

LOPES, André Luis Borges. **Sanear, Prever e Embelezar: O Engenheiro Saturnino de Brito, o urbanismo sanitaria e o novo projeto urbano do PRR para o Rio Grande do Sul (1908-1929)**. Tese de Doutorado em História. Porto Alegre: PUC, 2013.

LOSSO NETTO. "Piracicaba na transição dos séculos 19 e 20". In: **Jornal de Piracicaba**. 04/08/1961.

MALUF, Renato S. Jamil. **Aspectos da constituição e desenvolvimento do mercado de trabalho urbano e rural em Piracicaba**. Piracicaba: Ed. UNIMEP, 1984.

MARCOVICH, Jacques. **Pioneiros e Empreendedores – a saga do desenvolvimento no Brasil**. Vol. 02, São Paulo: edusp, 2005.

MARTINS, José de Souza. **O Cativo da Terra**. São Paulo: Livraria Editora Ciências Humanas, 1981.

MATTA, da Roberto. **O que faz o brasil, Brasil?** Rio de Janeiro: Rocco, 1986.

MESQUITA, Zuleica. **Evangelizar e Civilizar**. Cartas de Martha Watts, 1881-1908. Piracicaba: Editora Unimep, 2001.

MOORE JR, B. **As origens sociais da ditadura e da democracia: senhores e camponeses na construção do mundo moderno**. São Paulo: Martins Fontes, 1975.

MORAES, A. C. R. e COSTA, W. M. **Geografia Crítica: a valorização do espaço**. São Paulo: Hucitec, 1987.

MORRISON, Allen. "Os bondes de Piracicaba". In: **A Província**, 10/12/2012.

MUMFORD, Lewis. **A Cidade na História**. Suas origens, transformações e perspectivas. São Paulo: Martins Fontes, 2004.

NEGRI, Barjas. **Estudo de Caso da Indústria Nacional: Análise do Grupo Dedini (1920 - 1975)**. Piracicaba: Equilíbrio/IHGP, 2010.

NERY, Ana Clara Bortoleto. Oscar Thompson e a Escola Normal de São Paulo: práticas e reformas. **Anais** do VIII Congresso Luso Brasileiro de História da Educação. Infância, Juventude e Relações de Gênero na História da Educação, São Luís-MA, 2010. v. 1. p. 1-15.

NEY, Ana Clara Bortoleto. "Universidade Popular de Piracicaba: a vulgarização do ensino". In: **Anais** do VII Congresso Brasileiro de História da Educação. Sociedade Brasileira de História da Educação. Cuiabá, 2013.

NORA, P. "Entre Memória e História: a problemática dos lugares". In: **Projeto de História**. São Paulo, n. 10, dezembro de 1993.

NOVAES, Gabriel Pontin. "Identidade, distinção cultural e estigma na "Belle Époque" Piracicabana. O Papel da imprensa na construção de imaginários da

cidade moderna”. In: **ANAIS** do XXV SIMPÓSIO NACIONAL DE HISTÓRIA. ANPUH, Fortaleza, 2009.

OLIVEIRA, C. D. M. de. “Patrimônio religioso em irradiação: monumentos à mobilidade humana contra o monstro do esquecimento”. In: **Ateliê Geográfico** - Revistado Programa de Pós-Graduação em Geografiada UFG. V. 8, n. 3, 2014.

OLIVER, Graciela de Souza e SZMRECSÁNYI, Tamás. “A Estação Experimental de Piracicaba e a modernização tecnológica da agro-indústria canaveira (1920 a 1940)”. In: **Revista Brasileira de História**. São Paulo, vol. 23; n. 46, pp. 37-60, 2003.

PACANO, Fábio Augusto. “História, Memória e Identidade”. In: **Diálogos**. Ribeirão Preto: vol. 1, n. 1, p. 41-50, 2005.

PACANO, Fábio Augusto. **Piracicaba e seu Engenho Central às Portas do Século XX**. Dissertação de Mestrado em Sociologia. FCL, Unesp, Câmpus de Araraquara, 2000.

PAZIANI, R. R. **Construindo a Petit Paris: Joaquim Macedo Bittencourt e a Belle Époque em Ribeirão Preto (1911-1920)**. Tese de Doutorado em História. Franca: UNESP/ FHDSS, 2004.

PERECIN, Marly T. G. “A Educação Pública no Interior do Estado de São Paulo: Piracicaba como Modelo de Experiência Pedagógica no Estado de São Paulo Durante a Primeira República”. In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba**, ano 12, 2005, número 12. (03-23).

PERECIN, Marly Therezinha Germano. **A Síntese Urbana (1822-1930)**. Piracicaba: Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba, 1989.

PEREIRA, C. P. M. Frei Paulo Maria de Sorocaba – Vida e Obra Visual. Piracicaba, IHGP, 2010-2012.

PERINELLI NETO, H. Nos quintais do Brasil: homens, pecuária, complexo cafeeiro e modernidade – Barretos (SP), 1854-1931. Tese de Doutorado em História. Franca: UNESP/ FHDSS: 2009.

PFROMM NETO, Samuel. **Dicionário de Piracicabanos**. São Paulo, PNA, 2013.

POLLAK, Michel. “Memória e Identidade Social”. In: **Estudos Históricos**. Vol. 05, num. 10, 1992.

REZENDE, S. C. e HELLER, L. **O Saneamento no Brasil**. Políticas e Interfaces. Belo Horizonte: UFMG, 2008.

RODRIGUES, C. M. “Cidade, Monumentalidade e Poder”. In: **GEOgraphia** - Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia da UFF. V. 3, n. 6 (2001).

RODRIGUES, Nelson Souza. "Piracicaba, seu rio, seus peixes". In: **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba**. Piracicaba, Ano XII, 2005, número 12, pp. 62-101.

SALGUEIRO, Eliana Angotti. **Cidades Capitais no Século XIX: racionalidade, cosmopolitismo e transferência de modelos**. São Paulo: Edusp, 2001.

SANTOS, M. **A Natureza do Espaço: técnica e tempo, razão e emoção**. São Paulo: Edusp, 2006.

SANTOS, M. S. **Memória Coletiva & História**. São Paulo: Annablume, 2003.

SENNETT, Richard. **Carne e Pedra**. O corpo e a cidade na civilização ocidental. São Paulo: Record, 2003.

SERVENKO, Nicolau. "Introdução: o prelúdio republicano, astúcias da ordem e ilusões do progresso". In: SERVENKO, Nicolau. (Coord.) **História da vida privada no Brasil: República – da Belle Époque à Era do Rádio**. São Paulo, 2001. V.3, p.07-48.

SIMMEL, Georg. "A metrópole e a vida mental". In: VELHO, Otávio G. (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 4a. ed., 1987.

SIMÕES, José Luis. "História do Lazer em Piracicaba (1899-1930)". In: **ANAIS – Simpósio Nacional de História – Londrina, 2005**.

SIMÕES, José Luis. "História do Lazer em Piracicaba (1900-1912)". In: **Anais do XVII Encontro Regional de História – O lugar da História**. ANPUH/SPUNICAMP. Campinas, 6 a 10 de setembro de 2004. Cd-rom.

SIMÕES, José Luís. **Escola para as elites, cadeia para os vadios – relatos da imprensa piracicabana (1889-1930)**. Tese (doutorado) apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Educação, Unimep, Piracicaba, 2005.

STAROBINSK, Jean. **As máscaras da civilização**. São Paulo: Companhia das letras, 2001.

TERCI, Eliana Tadeu. **A cidade na Primeira República: imprensa, política e poder em Piracicaba**. Tese (doutorado) apresentada à Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas/USP, 1997.

TESSARI, Cláudia Alessandra. **Tudinhas, Rosinhas e Chiquinhos**. O processo de emancipação dos escravos e os libertos no mercado de trabalho. Piracicaba: 1870 – 1920. Campinas, Unicamp, 2000.

THOMPSON, E. P. **A Miséria da Teoria ou um Planetário de Erros**. São Paulo, Zahar Editora, 1981.

TOPALOV, C. "Saberes sobre a cidade: tempos de crise?". In: **Espaço e Debates**. Vol. 11; n. 34, 1991 (28-37).

TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes. “Aspectos da expansão urbana de Piracicaba nos primeiros anos do século XX” In **Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba**, Ano I, nº 1, dez/1991.

TORRES, Maria Celestina Teixeira Mendes. **Piracicaba no Século XIX**. Piracicaba: Instituto Histórico e Geográfico de Piracicaba, 2003.

VALE, André Dela. “O Campo e a Cidade sob o olhar de Thales de Andrade”. In: **Histórica** – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo. N. 52, 2012.

VARGAS, C. R. **As várias faces da cidade: Bento de Abreu e a modernização de Araraquara (1908-1916)**. Dissertação de Mestrado em História. Franca: UNESP/FHDSS/CAPES, 2000.

VELHO, O. G. (Org.). **O fenômeno urbano**. Rio de Janeiro: Guanabara, 4a. ed., 1987.

VITTI, Guilherme. “A Igreja Matriz de Piracicaba Através dos Tepos”. In: **Piracicaba: Dois Estudos**. Piracicaba: IHGP, 1989. pp. 01-92.

VITTI, Guilherme. **Manual de História Piracicabana**. Piracicaba: Jornal de Piracicaba, 1966.