

URBANIZAÇÃO E FERROVIA: implantação do sistema ferroviário e suas consequências no espaço urbano da cidade de Rio Claro/SP

Monica Cristina Brunini Frandi Ferreira – IAU-USP e ASSER-Rio Claro

(monicafrandiferreira@hotmail.com)

Carolina Bortolotti de Oliveira – UFRJ e ASSER-Rio Claro (linabortolotti@yahoo.com.br)

Vladimir Benincasa – Asser-Rio Claro (vbenincasa@yahoo.com)

Resumo

Aborda particularidade da implantação do sistema ferroviário na cidade de Rio Claro/SP, no final do século XIX, apontando suas consequências no espaço urbano. Estuda a evolução da área urbanizada, do antigo pouso (às margens do Córrego da Servidão), passando pelo Largo da Matriz até ao conjunto ferroviário da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e, por fim, o processo de expansão urbana na área denominada “além-trilhos”. Destaca a configuração de regiões distintas em termos da instalação de novos programas, equipamentos e serviços; a ordenação numérica do parcelamento em “tabuleiro de xadrez” e, ainda, a caracterização das moradias operárias. Aponta exemplos de moradia de tipologia operária, de acordo com as solicitações encontradas nos documentos oficiais denominados “processos de construção”, analisados no período 1936-1950, que responderam às determinações da legislação municipal sobre construções particulares.

Palavras-chave: ferrovia paulista – urbanização – moradia operária

Introdução

A cidade de Rio Claro-SP originou-se no processo de mineração no interior do Brasil, no início do século XIX, constituindo pouso de aventureiros que deixavam a província de São Paulo e seguiam, pelos sertões do Morro Azul, em direção às minas de Mato Grosso. Um pequeno aglomerado formou-se às margens do Córrego da Servidão, constituindo núcleo inicial, com número reduzido de habitantes, que desenvolveram insipiente comércio de gêneros de primeira necessidade, voltado ao suprimento das tropas.¹

O impulso definitivo ao desenvolvimento da região foi dado, entre os anos de 1817 e 1821, através da doação de sesmarias, que configuraram a divisão das terras. Segundo GARCIA (2001), “a primeira doação da região da futura cidade de São João do Rio Claro, ocorreu a 17 de abril de 1821, aos irmãos Pereira, da Freguesia de Moji-

¹ GARCIA, Líliliana Bueno dos Reis. **São João do Rio Claro. A aventura da colonização**. Rio Claro: UNESP, IGCE, 2001 (livre docência), p.24,27.

Mirim. Estes obtiveram do Governador uma légua e meia de terras de norte a sul por duas de leste a oeste, no lugar denominado 'Ribeirão Claro', no sertão devoluto entre a vila de Moji-Mirim e o Rio Piracicaba". No ano seguinte, Manoel Paes de Arruda, natural de Itu, adquiriu terras nas margens do Ribeirão Claro, ao sul da sesmaria dos irmãos Pereira. Essas áreas constituíram a referência inicial para demarcar fisicamente o espaço ocupado pela povoação de São João Batista do Rio Claro.²

Em 1826, chegava à região o Padre Delfim da Silva Barbosa que, para ministrar seus ofícios religiosos, construiu uma casa paroquial e uma pequena capela improvisada nos terrenos de Manoel Paes de Arruda, próximo ao Ribeirão Claro. Entre os dois anos seguintes, iniciou-se a construção da segunda capela, ainda em caráter provisório, porém em local mais apropriado do ponto de vista topográfico, na área da atual Praça da Liberdade. Este novo local, deslocado das margens do Córrego da Servidão, e ao redor da igreja inaugurada em 1832, e do seu respectivo Largo, passou a concentrar o desenvolvimento do povoado, ainda restrito a modestas casas de moradia e de comércio.³

Segundo MARX (1991), era comum nos núcleos coloniais que a igreja fosse construída em lugar de destaque na paisagem urbana e obedecesse às ordenações religiosas, *"uma legislação clara a ser cumprida se se desejasse a sua aceitação e eventual promoção futura pela Igreja, que a reconheceria como tal; que lhe conferiria, pelos seus estritos rituais, a qualidade de local onde se poderiam oferecer os sacrifícios e os sacramentos (...)"*. O autor ainda aponta que *"não era suficiente dotar o povoado de um abrigo para o exercício religioso em comum; era necessário sagrá-lo. A sacralização iria tornar-se esse abrigo uma ermida também para a Igreja, uma capela reconhecida como tal, uma capela curada, ou seja, visitada regularmente por um padre"*.⁴

² GARCIA, L.B.R., op.cit. (2001), p.31-38. PENTEADO, Oscar de Arruda (org). **Rio Claro sesquicentenária**. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico "Amador Bueno da Veiga", Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia, Governo do Estado de São Paulo, 1978, p.18-21.

³ No período, embora solicitada a criação de uma freguesia, a 10 de junho de 1827 o povoado foi elevado à "Capela Curada". Nessa nova categoria, o povoado teve seus juizes de paz escolhidos entre pessoas ligadas ao poder local, geralmente grandes proprietários e representantes políticos, que tinham, dentre as suas atribuições, manter a ordem e a segurança necessárias à constituição do núcleo urbano. Dentre elas, destacam-se as atribuições conciliatórias nas discussões e apreciações do direito contestado; o julgamento das infrações das posturas municipais; o registro civil de nascimentos, casamentos e óbitos; o serviço eleitoral e o recrutamento para o Exército e Forças Armadas. GARCIA, L.B.R., op.cit., (2001), p.44-54.

⁴ A legislação a que o autor se refere, as "Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia", redigidas em 1707 e publicadas em 1719, determinavam que as igrejas deveriam estar edificadas em *"sítio alto, e lugar decente, livre de humidade, e desviado, quanto for possível, de*

A Freguesia de São João do Rio Claro, qualificação formalizada pela Lei nº13, de 09 de dezembro de 1830, continuava a ser uma pequena aglomeração ao redor da Igreja Matriz, a mesma antiga capela, agora transformada em sede paroquial, o mesmo largo, agora transformado em Largo da Matriz. MARX (1991) aponta que este espaço aberto, frontal ao templo religioso, formador de conjunto articulado, deveria refletir essa outra etapa da evolução urbana da localidade. Segundo o autor, “*o ponto focal, se não central, do antigo e pequeno ajuntamento humano estará portanto confirmado e renovado em seu fulgor. Não é mais a capela ou igreja que domina a povoação, mas a sua matriz; não é mais o seu terreiro, mas o largo da matriz*”.

Efetivada a sua importância, inúmeros foram os esforços para a edificação da Nova Matriz, no mesmo local da segunda igreja, construção nunca finalizada em virtude da dificuldade de recursos. Ao seu redor, modesto casario compondo um conjunto de 16 quarteirões, cujo mapa original destaca, além da Igreja Matriz e de seu Largo, as casas do Capitão-Mor Estevam Cardoso de Negreiros, do Padre Delfim e do Padre Rosa, além do cemitério e da Capela de Santa Cruz.⁵

Neste momento, parte das terras que foram doadas para a constituição do Patrimônio de São João do Rio Claro, área de quatrocentas braças de terreno em quadra, recebeu arruamento em “tabuleiro de xadrez”, apresentando ruas em ângulos retos e quarteirões regulares. Segundo projeto do senador Nicolau de Campos Vergueiro, as ruas estariam dispostas formando ângulos retos de 40 em 40 braças (88 a 88 metros), de modo que elas tivessem 60 palmos de largura (13,20m), “*o suficiente para o trânsito de três trolis conjuntamente*” e formassem quarteirões de 1.600 braças quadradas, (7.744 metros quadrados), em traçado que atendia a exigência da população de não deixar “becos” como na velha Itu e de serem mais largas do que as da Vila de São Carlos, hoje Campinas, que apresentavam apenas três metros de largura.⁶

lugares imundos, e sórdidos (...)”. MARX, Murillo. **Cidade no Brasil. Terra de quem?**. São Paulo: EDUSP/Nobel, 1991, p.18-22, 28.

⁵ Marx (1991) aponta que, alcançada certa população, uma capela tinha direito de pleitear reconhecimento institucional de sua importância crescente. Isso ocorria por meio da elevação de categoria de “capela curada” para “paróquia” ou “freguesia”, responsável pelo registro e arquivamento dos dados relativos à vida da comunidade. MARX, M., op.cit. (1991), p.26-27. PENTEADO, O.A. (1978), p.27.

⁶ Segundo MARX, (1991), “*os patrimônios constituíam porções de terra cedidas por um senhor, ou por vários vizinhos, para servir de moradia e de meio de subsistência a quem desejasse morar de forma gregária (...)*”. Podiam ser religiosos ou leigos, no primeiro caso, como em Rio Claro, constituído em nome do santo padroeiro, era formado pela terra propriamente dita e, em alguns casos, alguma outra dotação em bens móveis, víveres ou dinheiro, que deveriam propiciar as condições para a construção e manutenção do templo. Sobre o traçado regular em “tabuleiro de xadrez”, o autor coloca que nas colônias portuguesas “*não se adotou um padrão*

A condição de freguesia, com a dependência das deliberações da Vila de Constituição, atual Piracicaba, favoreceu a fundação, em 1832, da “Sociedade do Bem Comum”, organização para defesa dos interesses imediatos da localidade, dentre eles, a construção da nova Matriz; a orientação das obras, servidões e comodidades públicas; a difusão dos bons costumes e a educação da mocidade, assim como da venda, aforamento ou arrendamento dos terrenos do patrimônio.⁷

Várias foram as deliberações com consequências urbanísticas: determinou-se a forma e os valores para a venda dos terrenos do Patrimônio, todos com “20 braças de fundo” (no pátio da Matriz, 4\$000 a braça; na primeira rua 3\$000, na segunda 2\$000 e assim por diante); renomearam-se as ruas da nova povoação; ordenou-se a “*abertura de todas as ruas que seguem para a aguada da Vila, e que ainda não chegavam até lá*”; determinou-se que se marcasse o lugar para a cadeia, que se alargasse o cemitério; solicitou-se aumentar o pátio da Matriz, “*fazendo recuar os esteios que já se achavam fincados e mandar alinhar o pateo, dando cinquenta braças de cada lado*”; determinou-se que se revendessem os terrenos do Patrimônio cujos donos não edificaram no prazo de um ano, conforme obrigação estipulada, devendo-se, no entanto, dar preferência aos donos anteriores”, dentre outras.⁸

Em 1843, requisitando autonomia administrativa, face à dissolução da “Sociedade do Bem Comum”, em 1839, um abaixo assinado dos moradores de São João, foi encaminhado à Assembleia Provincial, solicitando a elevação da Freguesia à categoria de Vila, atribuição formalizada pela Lei nº13, de 07 de março de 1845. Segundo GARCIA (2001), “*permaneceu ainda um pequeno aglomerado de casas em torno da Igreja. Porém, já começava a definir, como era comum a toda vila, a localização da Câmara e da Cadeia, mostrando assim a necessidade da constituição de sua administração política*”.⁹

*urbanístico a se repetir indefinidamente (...) não se optou, a não ser muito raramente, pelo xadrez, pelo esquema de ruas perpendiculares com uma praça central, quadrada ou retangular”, modelo espanhol onde ruas e avenidas partiam de uma praça central, retas, bem alinhadas e se cruzando em ângulo reto, “constituindo uma grelha ou um tabuleiro de xadrez onde as quadras seriam divididas em porções iguais ou quase iguais”. MARX, M., op.cit. (1991), p.38-39, 59-61. PENTEADO, O.A. op.cit. (1978), p.27. PENTEADO, Oscar de Arruda. **Rio Claro. Coletânea Histórica**. Piracicaba: Editora Franciscana, 1977, p.137.*

⁷ GARCIA, L.B.R., op.cit (2001), p.58-61.

⁸ PENTEADO, O.A. op.cit (1978), p.28-30.

⁹ Após esta formalização, providências se faziam necessárias: a definição do termo (território do novo município); a constituição de uma administração provisória até a primeira eleição da câmara; a determinação do rossió (gleba que pertenceria ao novo município como terra pública); a designação de local para construção da casa de câmara e cadeia e, sobretudo, o erguimento do pelourinho, símbolo da autonomia municipal. Data de 1º de outubro de 1828 a lei que instituiu a criação das câmaras municipais. Nas vilas, seria composta por 07 membros e um secretário, eleitos entre os moradores do termo por 02 anos, com mandato de 04 anos.

Face às suas novas atribuições, as primeiras providências da Câmara Municipal estavam voltadas para a organização do espaço urbano, sua constituição política e administrativa. Em 10 de novembro de 1845, a Câmara nomeou uma comissão para elaborar as posturas municipais, com o primeiro Código aprovado quase vinte anos depois, em 1867, e encaminhado ao Presidente da Câmara Municipal de Rio Claro em 30 de abril de 1868.¹⁰

Neste período, em 30 de abril de 1857, a Vila de São João do Rio Claro foi elevada à categoria de cidade, mas ainda permanecia como núcleo modesto e área urbana restrita. Segundo descrição do ano de 1860:

*“A localidade é bem construída e as casas são mais juntas umas das outras que em Campinas. As ruas são poeirentas como o deserto do Saara, e o pó é sufocante. A igreja é pequena e destituída de importância arquitetônica. Anos atrás tinha começado a construção de uma nova igreja, mas os trabalhos tinham sido suspensos por falta de recursos financeiros. A vila conta com 2.500 almas, sendo grande a quantidade de estrangeiros, na maioria antigos colonos aí estabelecidos, que exerciam diversas profissões. Os colonos dos arredores serviam o lugar trazendo diariamente leite, legumes, ovos e outros produtos ao mercado local”.*¹¹

Implantação do Sistema Ferroviário na Cidade de Rio Claro

Em meados da década de 1850, iniciou-se o processo de fragmentação das antigas propriedades rurais voltadas à agricultura de subsistência e à produção de cana-de-açúcar, com a progressiva substituição pela cultura do café. Em 1886, Rio Claro foi destaque no cenário econômico da Província, como o principal produtor cafeeiro, sendo o ano de 1901, considerado o apogeu da produção local.¹²

A partir de 1880, os imigrantes constituíram a base da mão de obra agrária, contribuindo com o crescimento da população e representando a introdução definitiva do trabalho assalariado na economia local. Os dados permitem observar que, comparando as taxas de 1857 e 1872, o crescimento anual elevou-se de 6,0 para 8,6, respectivamente. Esse foi o momento em que parcela significativa dos imigrantes

Dentre suas atribuições estavam o provimento das posturas, que eram aprovadas pelo Conselho da Província e a divisão dos termos em distritos. MARX, M., op.cit (1991), p.62. GARCIA, L.B.R., op.cit (2001), p.68-71.

¹⁰ GARCIA, L.B.R., op.cit (2001), p.72, 161.

¹¹ TSCHUDI, J.J.Von. **Viagens às províncias do Rio de Janeiro e São Paulo**. São Paulo: Martins Fontes, 1953, p.188 – apud. GARCIA, L.B.R., op.cit (2001), p.74.

¹² Os dados permitem observar que, até 1852, a produção de açúcar no município era superior à de café, sendo 44 mil arrobas para a primeira, para 32 mil arrobas para a segunda. Em 1853 os números são, respectivamente, 35 mil e 40 mil. O destaque é para o ano de 1857, com a consolidação da produção cafeeira, de 110 mil arrobas, contra 25 mil de açúcar. GARCIA, L.B.R., op.cit. (2001), p.84-89.

abandonou as lavouras e veio a residir no centro urbano, desenvolvendo atividades comerciais, manufatureiras e artesanais e serviços em geral.¹³

Até 1860, Rio Claro constituía-se no último limite rentável do cultivo do café, uma vez que a distância e a precariedade dos caminhos até o porto exportador (Santos) tornava o cultivo oneroso, pois o transporte absorvia parcela significativa do lucro. De acordo com relato da época, *“Por falta de estradas e meio de transporte ainda se acha no payol toda a safra deste anno, e quasi toda do anno passado; o q mto. desanima ao Dono da fazenda, q. vê... em caza em risco de tudo perder.”*¹⁴

Nesse contexto, a ferrovia apresentou-se como única alternativa para o escoamento da produção cafeeira da área denominada “oeste paulista”, que tinha em Rio Claro importante ponto de distribuição regional. Visando implementar o sistema ferroviário que conduzisse a produção até Santos, fazendeiros e capitalistas da região, notadamente conhecidos como “barões do café”, formaram, em 1868, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro. A primeira iniciativa da companhia foi o prolongamento da linha férrea de Jundiaí à Campinas, manifestando na assembleia inaugural, o interesse em estender os seus trilhos até Rio Claro.¹⁵ O trecho entre Jundiaí e Campinas foi inaugurado em 11 de agosto de 1872. Em 1873, a referida Companhia assinava com o governo da Província o contrato para a construção do prolongamento da linha de Campinas à Rio Claro, inaugurado em 11 de agosto de 1876. Segundo relato de época, *“a 12 de maio de 1873 assignava a Companhia Paulista com o governo da Província o contracto para a construcção do prolongamento de Campinas á cidade do Rio Claro, passando por Limeira, na extensão e 89 kilometros, cuja*

¹³ No mesmo ano de 1872, do total de 818 estrangeiros em São João do Rio Claro, 60,02% eram de origem alemã/suíça; 31,30% portuguesa; 3,06% italiana e 5,62% de outras nacionalidades. Dentre as iniciativas dos imigrantes, destacavam-se a Casa Importadora Caetano, Castellano e Cia, fundada em 1884, especializada em artigos para a lavoura, atuando também como casa bancária, e cujo proprietário era dono da Indústria de Calçados Flora, que funcionava na Rua 3, esquina com a avenida 8 e a alfaiataria chamada *“Au Boulevard des Italiens”*, na Avenida 1 (Rua do Comércio), nº52. GARCIA, L.B.R., op.cit. (2001), p.132-136.

¹⁴ As estradas até Santos eram pequenas veredas, no máximo com 2,00m de largura, não poderiam ser percorridas por veículos de rodas. Numerosos córregos tinham que ser atravessados em barcos, sem qualquer segurança, e o café tinha que ser transportado em lombo de mula. GARCIA, L.B.R., op.cit (2001), p.140.

¹⁵ No ano de 1855, o Barão de Mauá obteve do Governo Imperial a concessão para a construção da linha férrea entre Santos e Rio Claro. Em 1860, a São Paulo Railway Company iniciou os trabalhos de implantação do trecho entre Santos e Jundiaí, oficialmente inaugurado em 1867, com 139Km, vencendo terrenos pantanosos e planos inclinados, aterros e pontes. Vencido esse trecho inicial, outras companhias se formaram pela iniciativa de fazendeiros locais, com a finalidade de realizar os demais trechos para o escoamento do café do interior do Estado, até a cidade de São Paulo e o porto de Santos. A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi criada em 1868, com a finalidade de realizar o prolongamento do trecho Jundiaí à Campinas. GERODETTI, J. E. e CORNEJO, C. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005, p.34,75.

*construção foi levada a cabo desde logo, atingindo os trilhos a cidade do Rio Claro em 11 de Agosto de 1876”.*¹⁶

Ao tornar-se “ponta de trilhos” e permanecer nessa condição até 1884, a cidade ampliou sua influência sobre vasta área, como centro de comércio no fornecimento e suprimento das regiões mais interioranas. Nos anos subsequentes, finalizaram-se, a partir de Rio Claro, os trechos até Araras e Leme (1877), Pirassununga (1878) e Porto Ferreira (1880). No ano de 1882, a Companhia Rioclarense recebeu a autorização do governo provincial para o prolongamento dos trilhos de Rio Claro até São Carlos (1884), Araraquara (1885) e Jaú (1887).¹⁷

Ao longo da linha ferroviária foram construídas pequenas estações para o embarque do café e, nos núcleos urbanos, as estações eram prédios suntuosos. Em 1882, dois trens diários chegavam a São João do Rio Claro, um de passageiros, proveniente de Campinas, e outro misto, vindo de São Paulo. As paradas eram feitas nas estações de Santos, São Paulo, Jundiáí, Campinas, Limeira, Cordeiro e São João do Rio Claro.¹⁸ Em 1892, junto ao entroncamento das linhas, fundaram-se oficinas que aglutinaram atividades relacionadas à montagem, reparo, manutenção e produção de componentes para locomotivas. O complexo formado pelas linhas e oficinas confirmou a posição de destaque da cidade de Rio Claro na rede ferroviária do Estado de São Paulo.¹⁹

Durante seu funcionamento, a Companhia Paulista constituiu importante fator de desenvolvimento do Estado, principalmente na área denominada “paulista”:

“O desenvolvimento e o progresso do estado de S.Paulo devem-se imediatamente à extensão das vias ferreas. Onde quer que penetre a locomotiva para logo surgem as cidades, as lavouras, as oficinas, as escolas, em fim, a vida humana em todas as suas manifestações. Nesse sentido, nenhum factor tem sido mais poderoso para o progresso de Estado de S.Paulo que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, pelo seu bem organizado serviço, pelas suas iniciativas úteis, pela progressiva e constante expansão dos seus trilhos, pela modicidade de

¹⁶ **Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**, 1918.

¹⁷ O trecho Rio Claro-Araraquara foi inaugurado em 1885. Havia o objetivo de prolongar a linha férrea até a divisa com o estado de Mato Grosso, trabalho realizado a partir de 1895, por um grupo de fazendeiros e capitalistas que formaram a Estrada de Ferro Araraquara. Em 1889, capitalistas ingleses compraram a Companhia Rioclarense, que passou a chamar “*The Rio Claro São Paulo Railway Company*”. No mesmo ano de 1892, quando as obras da nova linha a partir de São Carlos em direção à Ribeirão Bonito ainda estavam em andamento, a Companhia Paulista adquiriu a empresa inglesa. GERODETTI, J.E. e CORNEJO, C. op.cit. (2005), p.76.

¹⁸ GARCIA, L.B.R., op.cit.(2001), p.144.

¹⁹ O Horto Florestal foi formado em 1909 pelo engenheiro agrônomo Edmundo Navarro de Andrade, com o objetivo de suprir a demanda por matéria-prima para a produção de dormentes, combustível para as primeiras locomotivas à vapor e para a construção de vagões e postes, além de ter sido estruturado como centro básico da atividade científica dos 18 hortos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. GARCIA, L.B.R., op.cit.(2001), p.145.

seus fretes, pela prudente orientação financeira da sua administração. O Estado de S.Paulo deve-lhe em maxima parte a sua existencia actual, o seu intenso progresso, a sua variada produção, a sua lavoura cafeeira, os seus multiplos e progressivos centros urbanos, onde tantas e tantas existencias humanas encontram o conforto, a prosperidade, o trabalho, graças á rapida circulação ferroviaria que organisa o viver colectivo".²⁰

Consequências Espaciais da Implantação do Sistema Ferroviário na Cidade de Rio Claro

A expansão ferroviária levou a inúmeras transformações na paisagem urbana, constituindo a chegada dos trilhos um marco na história das cidades paulistas. Segundo texto sobre a época:

"A chegada da ferrovia constituiu um marco divisor na vida das grandes cidades. Geralmente ao redor das estações eram construídas casas comerciais e residenciais, formando regiões de convivência da elite das cidades. As estações eram prolongamento das residências das pessoas, um tipo de "Sala de Estar", onde as pessoas se encontravam, esperavam um trem chegar mesmo que nele não viesse nada diretamente ligado a eles. De qualquer maneira era através do trem que chegavam todas as informações de outros lugares, principalmente da Capital, assim como as mercadorias".²¹

Na cidade de Rio Claro, nova dinâmica de vida urbana pode ser observada a partir de 1876, onde a inauguração do edifício da Estação Ferroviária foi seguida por outras de grande importância: Gabinete de Leitura (1876); nova Igreja Matriz de São João Batista (1877); Sociedade Filarmônica (1879), clube cultural e recreativo da alta sociedade; Santa Casa de Misericórdia (1885); Mercado Municipal (1897); escolas (Colégio Americano em 1873, Colégio Santa Cruz em 1877 e Escola Alemã, em 1883); além de hotéis (Hotel D'Oeste e Hotel Rio-Clarense) e restaurantes para viajantes nas proximidades do edifício da estação.²²

"Em consequência do prolongamento dos trilhos ferroviários, a vida brota em toda a parte, surge a actividade, as iniciativas se multiplicam, as cidades crescem, as lavouras se expandem, augmenta a população, a riqueza publica e a particular se avultam. É preciso render graças á Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que tem sido um instrumento perfeito de progresso para o Estado. Si todos os serviços de natureza e utilidade publica funccionassem entre nós como funciona a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, com a

²⁰ No começo do século XX era possível conhecer quase todas as cidades importantes do interior paulista tendo por fio condutor a malha ferroviária, gerida por companhias ferroviárias que se expandiam. Tão importante e abrangente era a malha, que passou a nomear as regiões do Estado por ela servidas. Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918. GARCIA, L.B.R. (2002).

²¹ **120 anos de ferrovia paulista 1872-1992**. São Paulo: FEPASA, 1992.

²² PENTEADO, O.A. (1978), op.cit., p.23.

regularidade de um relógio, o Estado de S.Paulo teria atingido ainda muito maior brilho e amplitude em seu progresso e em sua organização”.²³

Outras iniciativas também foram representativas do processo de modernização na cidade. Em 1884 foi inaugurada a linha de bondes; em 1885, Rio Claro foi a primeira cidade do Estado de São Paulo e a segunda do Brasil a dispor de sistema de iluminação elétrica. A rede de abastecimento de águas foi inaugurada no ano de 1888 e, em 1901, foi finalizada a rede de esgotos domiciliares. As comunicações por telégrafo estavam disponíveis em 1881 e, em 1901, Rio Claro ganhou seus primeiros telefones, com ligações interurbanas a partir de 1904. Os Códigos de Posturas dos anos de 1884 e 1893, o Código de Obras de 1918 e diversas leis complementares, com destaque para os anos de 1911, 1917 e 1921, colocaram novas determinações para os espaços público e privado, visando o seu embelezamento e saneamento.²⁴

Thomaz Carlos de Molina descreve em seu “Almanach de São João do Rio Claro para 1873”, os indicadores do crescimento urbano local, em perímetro ampliado e circunscrito entre as atuais Ruas 01 e 09; avenidas 01 a 10, do lado par, e 01 a 09 do lado ímpar, cuja referência era o edifício da Estação Ferroviária, com um total de 684 prédios, sendo 665 térreos, 16 assobradados e 03 sobrados. Relaciona 15 lojas de fazendas e armarinhos; 08 de ferragens; 63 armazéns de secos e molhado, loucas, etc; 08 casas de importação e exportação e comissões; 14 alfaiates; 33 carpinteiros e mestres de obras; 12 carroceiros; 06 advogados, 04 médicos, e inúmeras outras atividades urbanas, artesanais, comerciais e industriais.²⁵

O fato da cidade deixar de ser “ponta de trilhos”, ocasionou certa redução no número de estabelecimentos, porém não na dinâmica das atividades urbanas. O almanaque de 1906, registra informações sobre o “*comércio bastante ativo com trinta e quatro casas de secos e molhados, vinte e quatro casas de ferragens, vinte e duas de armarinhos, moda e chapéus, oito sapatarias, duas ourivesarias e sete alfaiatarias*”, sobre os primórdios da atividade industrial, como “*máquinas de beneficiar arroz e café, fábricas de cerveja e licores*” e sobre a prestação de serviços de profissionais liberais, contando os munícipes com “*cinco médicos, dois dentistas, dois professores de canto e piano, quatro farmácias, seis colégios particulares, seis sociedades recreativas, um teatro e dois jornais*”.²⁶

²³ Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918.

²⁴ FERREIRA, Monica Cristina Brunini Frandi. **A edificação residencial urbana paulista. Estudo de caso: Rio Claro, 1936-1960.** São Paulo: Universidade de São Paulo, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, 2002 (mestrado). PENTEADO, O.A. (1978), op.cit.54-60

²⁵ GARCIA, L.B.R, op.cit. (2001), p.175-180.

²⁶ KRETTLIS, Conrado. **Almanack do Rio Claro.** Rio Claro: Typographia Conrado, 1906.

Os dados populacionais também permitem verificar o crescente processo de urbanização: entre 1872 e 1900, a população rioclarense passou de 12.203 para 31.891 habitantes, com média simples de 703 habitantes por ano, numa taxa mais significativa do que a dos períodos anteriores. No período 1854-1900, a população aumentou de 6.564 habitantes, para 31.891, o que representou um incremento relativo de 385,8% *“crescimento extraordinário que reflete a ativa fase de povoamento, de valorização econômica e de expansão urbana na segunda metade do século passado”*. O café, os imigrantes e a ferrovia tiveram grande representatividade para esses números.²⁷

Segundo GARCIA (2001), na organização do espaço urbano, deve-se considerar o papel primordial da elite local, identificada como os representantes da classe dominante junto à Câmara Municipal. Segundo a autora, *“assim agindo, criaram condições satisfatórias de vida, procurando através de atitudes modernizadoras adequar a sociedade local aos padrões ideais de vida urbana, vigentes no final do século XIX”* e ainda, *“imbuíram-se de uma grande ‘missão civilizatória’, utilizando-se de seu prestígio para trazer à cidade o luxo e o conforto das grandes capitais, marcando sobremaneira a ‘modernidade das cidades’”*.²⁸

Em relação ao processo de ocupação territorial, as primeiras casas do povoado estavam localizadas às margens do Córrego da Servidão (1827), conforme pode ser verificado na imagem (**Figura 1**). Com a construção da Igreja Matriz de São João Batista, o povoado passou a ocupar, no período 1828-1835, 08 novos quarteirões (1,1 quarteirão/ano), em terreno com cota mais elevada.

Entre 1836-1870, período em que a cultura cafeeira passou a ser determinante na economia do Município, surgiram 35 novos quarteirões (01 quarteirão/ano), preenchendo o espaço entre o quarteirão inicial e a área ocupada até 1835. A expansão foi contínua, sendo que no período 1871-1881, foram ocupados mais 07 quarteirões (0,7 quarteirão/ano), principalmente defronte à estação ferroviária, inaugurada em 1876.²⁹

²⁷ A informação populacional de período anterior é de 1854-1872, onde a população rioclarense passou de 6.564 (sendo 2.500 na área urbana) para 12.203 habitantes, o que representou uma média simples de 314 habitantes por ano. PENTEADO, O.A. (1978), op.cit.83-86.

²⁸ GARCIA, L.B.R., op.cit. (2001), p.159.

²⁹ Segundo o autor, *“na elaboração do crescimento foi considerada a ocupação efetiva dos quarteirões por construções, mesmo que com baixa densidade. Por esse motivo nem sempre a data do loteamento coincide com o mapa da expansão urbana, o que pode ter ocorrido nos anos posteriores”*. E ainda, *“a designação de bairros, vilas e jardins seguiu o ‘Mapa da Cidade de Rio Claro’ elaborado pela Prefeitura Municipal, segundo as leis n.1.327 de 28.03.74 e 1348 de 14.08.1947”*. PENTEADO, O.A. (1978) op.cit., p.82.



Figura1: Mapa da expansão urbana de Rio Claro, 1827-2010. Destaca-se o **núcleo inicial** (1827), às margens do Córrego da Servidão, atualmente canalizado; a implantação em situação topográfica mais favorável, no **Largo da Matriz** (1828-1870); a ocupação na área próxima ao edifício da **Estação Ferroviária** (1871-1900); e a ocupação da área **“além-trilhos”** (1901-1945). Fonte: PENTEADO, Oscar de Arruda (org). **Rio Claro sesquicentenária**. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga”, Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia, Governo do Estado de São Paulo, 1978, p.82; e dados da PMRC-SEPLADEMA.

Nos quatro anos seguintes, entre 1882 e 1886, o crescimento tornou-se marcante, com a ocupação de 26 novos quarteirões ao redor do núcleo existente. É desse período a maior taxa de crescimento (6,5 ao ano). De 1887 a 1900, foram ocupados 71 novos quarteirões (5,4 ao ano), tanto ao redor da área urbanizada, como em área que acompanhou os trilhos da ferrovia, em direção às oficinas e ao pátio de manobras da Companhia Paulista.

A ocupação “além-trilhos” foi significativa entre 1901-1945 (**Figura 2**), com o aumento de 244 quarteirões (5,5 ao ano), basicamente em área situada na parte posterior ao edifício da estação, com os bairros Cidade Nova, Vila Alemã, Vila Cristina e Vila Paulista. De 1946 a 1953, o índice de 42,2 quarteirões/ano foi muito expressivo, quando surgiram os bairros Vila Indaiá, Cidade Jardim, Copacabana. Em 1940 a população urbana representava 55% do total do Município.



Figura 2: Vista aérea parcial da área central de Rio Claro, década de 20. Destaca-se o conjunto dos edifícios das oficinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (lateral esquerda da imagem) e o início do parcelamento em área “além-trilhos”. Fonte: Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga” (cartão postal edição foto Knudsen).

O patrimônio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro

O primeiro edifício da Estação Ferroviária foi construído em 1876 para a chegada dos trilhos. O segundo, construído no mesmo local do primeiro, foi inaugurado em 1910, apresentando elementos da arquitetura historicista, seguindo padrão dos principais edifícios da Companhia Paulista (**Figura 3**). A plataforma e a entrada principal são cobertas por estruturas metálicas, cuja obtenção era facilitada pela própria ferrovia, responsável pela difusão dos novos materiais.³⁰ Sobre o processo de substituição e modernização das estações, relata texto da época que:

“as estações de hoje, comparadas com as de vinte anos atrás, são verdadeiros palacetes, e tudo, dentro dellas, corresponde devidamente a esse aspecto, quer na parte destinada ao

³⁰ Sobre a demolição da primeira estação e a nova construção, relata o chefe da linha Jundiaí-Rio Claro, em 1911: *“Continuam neste ano as modificações tendentes a adaptar o edifício de diversas estações às necessidades atuais do serviço, como também a melhorar a moradia dos respectivos chefes e a dar mais comodidade ao público (...) Algumas estações que não se prestavam vantajosamente a modificações, vão ter edifício novo, em via de execução. A estação de Rio Claro foi, com algumas de suas dependências, completamente transformada. Foi demolido o antigo edifício, situado com a sua plataforma, entre as linhas de bitola 1m,60 e a de 1m,00, para ser construído, com a frente no alinhamento da rua próxima, um outro edifício com uma vasta plataforma de baldeação de passageiros e outra para baldeação de cargas, ambas abrigadas por uma cobertura metálica”*. Relatório nº 63 da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para a Sessão de Assembléia Geral de 30 de junho de 1912. São Paulo, Vanorden, 1912, relatório do Inspetor Geral, p.79-80. (Alberto de Mendonça Moreira, inspetor geral). Apud: KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê/Fapesp/SecCultura, 1998, p.159.

publico, quer nas acomodações reservadas aos chefes e suas famílias. Aposentos vastos, arejamento perfeito, água encanada, boa iluminação, tudo se encontra nessas habitações”.³¹



Figura 3: Vista do segundo edifício da **Estação Ferroviária da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**, década de 20, construído no mesmo local do primeiro, demolido em 1910. Fonte: Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga”.

No trecho entre Jundiaí e Rio Claro, existiram três tipos básicos de estação ferroviária que, segundo Kühl (1998),

*“se repetem, com algumas variações, por praticamente todas as estações da Companhia Paulista (...), de acordo com o grau de importância da cidade, ou da estação para a rede ferroviária”. Segundo a autora, “O mais simples deles é composto por um edifício retangular de alvenaria, de proporções modestas, disposto paralelamente aos trilhos, cuja parte metálica, quando existente, se milita apenas à estrutura de uma marquise, que em alguns casos era de madeira. (...) O outro é composto por um edifício de alvenaria maior, também retangular, tendo seu lado maior disposto paralelamente à linha, e as plataformas cobertas por um abrigo sustentado por colunas de ferro fundido. O tipo conta com uma edificação de alvenaria de grandes dimensões ainda retangular e paralela aos trilhos. O edifício é geralmente ladeado por um ou dois acessos cobertos, cuja estrutura é metálica, e tem, na sua parte posterior, um hangar com estrutura metálica, composto de pilares e tesouras metálicas que sustentam a cobertura, às vezes chapas de zinco”.*³²

A construção do edifício da Companhia Paulista representou referência na ordenação numérica do traçado urbano feito em “tabuleiro de xadrez” (**Figura 4**). Por solicitação

³¹ Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1918.

³² KÜHL, B.M. (1998), op.cit., p.155-156.

da Câmara Municipal, em 1885, ruas e avenidas, que anteriormente recebiam nomes próprios, deveriam ser numeradas e as casas passariam a receber emplacamento padronizado, fato concretizado no ano de 1886.³³ O texto da indicação dos edis do referido ano apresentava o seguinte:

*“Indico à Câmara para facilitar o conhecimento das ruas e para evitar-se ao mesmo tempo a confusão dos nomes próprios e vulgares, com que são de ordinário designadas aqui as nossas ruas que se adopte o systema simples e racional usado em muitas cidades dos Estados Unidos da América do Norte – a Numeração. Tomando-se por ponto de partida a Estação de Estrada de Ferro da Paulista, todas as ruas verticais a esse ponto se denominarão ‘Avenidas’ e terão os números ímpares para as que ficarem ao lado esquerdo da rua do Comércio – esta, receberá o número um e os números pares para as que ficarem à sua Direita. As ruas transversais serão numeradas na ordem em que se acharem, a partir do mesmo ponto – a Estação e, receberão a designação de ‘RUAS’. Exemplo: Rua nº ...; Avenida nº ... (...).”*³⁴



Figura 4: Vista aérea parcial da **área central** de Rio Claro, década de 20. Destaca-se o **edifício da Companhia Paulista de Estradas de Ferro** (parte posterior da imagem) e o parcelamento em **“tabuleiro de xadrez”**, cuja ordenação numérica tem o prédio da Estação Ferroviária como referência. Fonte: Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga” (cartão postal edição foto Knudsen).

Na seção de 28 de janeiro de 1886 a Câmara apresentou o contrato dos serviços do novo emplacamento numérico da cidade, padronizando as placas de ferro esmaltado de azul, com letras e números em branco. Versava o documento de 16 de fevereiro do mesmo ano que:

³³ FERREIRA, M.C.B. (2002), op.cit.

³⁴ PENTEADO, O. A. (1967).

*“1º O contractante Francisco Pereira de Moraes, obriga-se a fazer o emplacamento e numeração das ruas desta cidade, segundo o systema de placas de ferro batido e esmaltado, collocando a sua custa em cada esquina um aplaca de trinta e seis centímetros de extensão sobre quinze de altura, com a denominação de avenida ou rua e a numeração correspondente e em cada casa dentro da cidade uma outra placa de forma oval de dezessete centímetros e meio por doze com o numero correspondente, devendo começar a numeração das avenidas da estação da estrada de Ferro da Companhia Paulista, e a das ruas transversais da rua determinada actualmente – Rua Alegre. 2º - O numero das avenidas que ficarem à direita da rua do commercio serão pares e as que ficarem do lado esquerdo impares”.*³⁵

A lei municipal nº82, de 15 de dezembro de 1910, após indicação dos vereadores locais, determina o alargamento da Rua 01, em área frontal à Estação Ferroviária.

“Considerando a inadiável necessidade do alargamento da Rua nº 1 em frente à Estação da Estrada de Ferro; considerando que esta municipalidade não pode, por enquanto, em virtude do estado precário de seu cofre, promover melhoramentos de certa monta; e considerando que para conseguir desde já um relativo beneficio para o publico é bastante o alargamento da Rua nº 1 entre as Avenidas 1 e 3, mais ao alcance do cofre municipal, indicamos que seja convertido em lei o seguinte projecto: Art.1º: A Rua nº 1 entre as Avenidas 1 e 3 é ampliada em mais 10,00 metros, em sua largura (...)”.

As Moradias de Tipologia Operária

Nos bairros situados “além-trilhos” (Vila Paulista, Cidade Nova e Vila Alemã), cuja abertura foi possibilitada pelas primeiras transposições da linha férrea, principalmente pelas avenidas 08 e 08-A e 24, concentraram-se as moradias operárias, algumas delas possivelmente ocupadas por funcionários da Companhia Paulista.³⁶

O traçado urbano manteve a ortogonalidade do “tabuleiro de xadrez”, assim como a denominação de ruas e avenidas, acrescidas da letra “A”, por exemplo, a rua paralela ao muro de fundos da estação foi denominada Rua 01-A, com as avenidas ortogonais ímpares e pares, nomeadas Avenida 01-A e Avenida 02-A, respectivamente. De acordo com o Código de Posturas de 1884, em vigência na época da construção das instalações ferroviárias na cidade, as novas ruas abertas no perímetro urbano

³⁵ Livro de Contratos e Arrematações da Prefeitura Municipal de São João do Rio Claro, n.1, 1847-1889, p.11-13.

³⁶ Nas solicitações para construção de moradias operárias não há a referência explícita se elas foram ocupadas por trabalhadores ligados à Companhia Paulista. Coloca-se essa possibilidade por estarem próximas ao local de trabalho (oficinas, pátio de manobras, estação) e em área denominada “Vila Paulista”, historicamente ocupada, porém sem comprovação em pesquisa, por ferroviários. FERREIRA, M.C.B. (2002), op.cit.

deveriam dar continuidade ao parcelamento existente e ter a largura de 11,00m, e calçamento lateral de 1,54m.³⁷

De acordo com as solicitações para construção de habitações particulares, na grande maioria dos casos, as moradias estavam implantadas em lotes estreitos e profundos, cuja testada de 10,00m era subdividida em duas habitações geminadas, com 5,00m de frente, cada uma. Essa tipologia de implantação dupla poderia ocorrer de duas maneiras: com uma parede lateral em comum e recuos opostos de 1,50m, ou encostados na lateral oposta do lote, com os recuos de 1,50m cada, somando 3,00m no centro do lote. Em alguns casos, as edificações poderiam estar implantadas em grupo (**Figura 5**), formando conjunto homogêneo, cada qual com duas habitações por lote. Em relação à profundidade, os terrenos tinham de 30,00 a 44,00m.³⁸

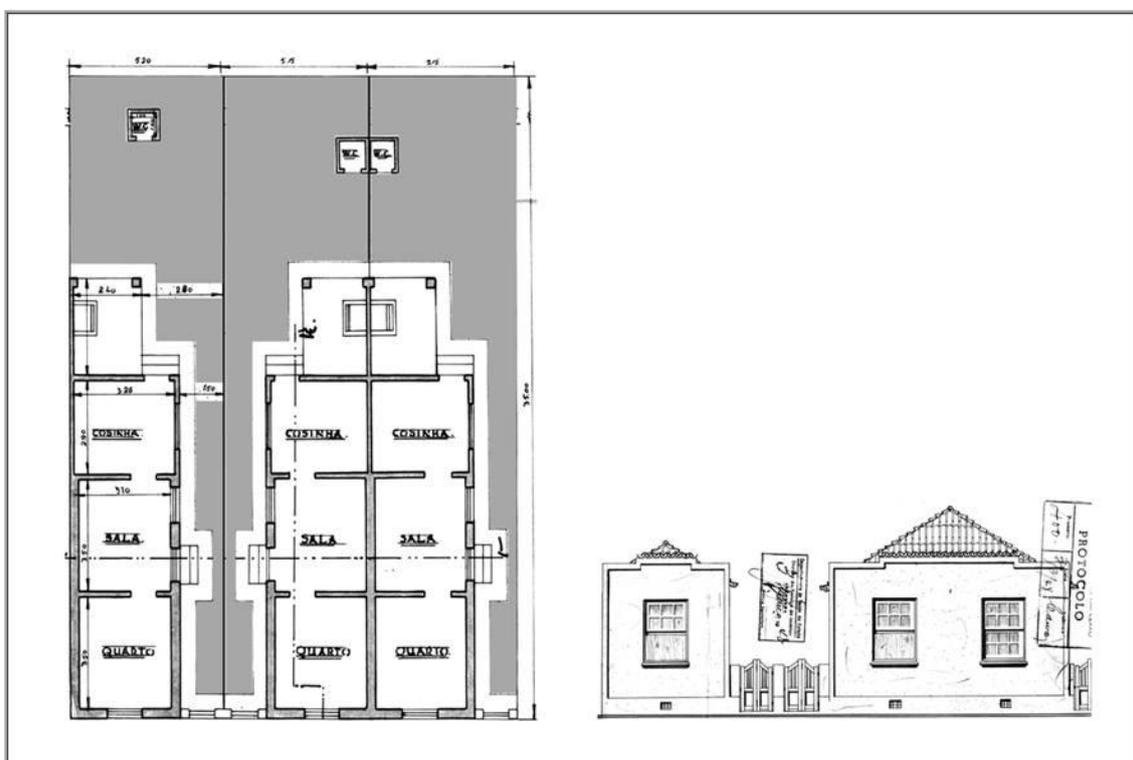


Figura 5: Plantas e fachadas de **moradias individuais geminadas de tipologia operária**, do ano de 1948. Fonte: Arquivo Histórico do Município de Rio Claro "Oscar de Arruda Pentead" (processos de construção de moradias particulares).

³⁷ O primeiro Código de Posturas de São João do Rio Claro é do ano de 1867, em vigência a partir de 1868. Os Códigos de Posturas são promulgados nos anos de 1867, 1884 e 1893. Em 1918 é promulgado o Código Municipal de Obras e, neste intervalo, as leis de 1911, 1917 e 1921 trataram do assunto construção e reconstrução. FERREIRA, M.C.B. (2002), op.cit.

³⁸ Estudou-se as habitações através das solicitações para construção de moradias particulares. São pedidos oficiais feitos ao prefeito municipal pelos interessados ou por seus respectivos construtores habilitados, de acordo com as normas estabelecidas pelos códigos de posturas e de obras. FERREIRA, M.C.B. (2002), op.cit.

As edificações estavam construídas no alinhamento da rua, mantendo a continuidade das testadas, geralmente com entrada lateral e um afastamento para as aberturas de ventilação e insolação de todos os cômodos. De acordo com a legislação urbanística, as edificações deveriam estar implantadas de duas maneiras: no alinhamento ou recuadas em 4,00m, delimitadas por muro ou gradil de ferro junto às calçadas, sempre com afastamento lateral obrigatório. O recuo frontal era pouco expressivo, ocorrendo nas edificações de maior área construtiva, geralmente de duas maneiras: com afastamento unilateral ou prédio isolado no lote.³⁹

Seguindo a legislação, as testadas tinham altura padronizada, variando de 4,40m (a medida externa nos pavimentos térreos, relacionada à composição de fachadas), em 1884, para a medida interna de 3,80m de pé-direito (medida do piso ao forro, relacionada à salubridade do cômodo), em 1921. Raros foram os sobrados construídos para operários, assim como as edificações com uso misto complementar ao residencial, com pequeno comércio instalado no cômodo frontal ou serviço localizado nos fundos do lote.⁴⁰

As plantas das moradias apresentavam geralmente três cômodos ou peças, com sala frontal, com janela aberta diretamente para a rua, quarto central e cozinha na parte posterior. **(Figura 6)** O segundo dormitório, quando existia, estava situado na parte frontal da casa, com janela para a rua, seguido da sala ou varanda, do segundo quarto e da cozinha. Nos fundos do lote, a “casinha” fazia às vezes de instalação sanitária e, na possibilidade do banheiro ser interno, compunha uma quarta peça, próxima à cozinha, compondo com ela o convencionado “par hidráulico” para economia dos encanamentos. A circulação se fazia através dos cômodos, pois a maioria das habitações não apresentava corredor que individualizava as peças da habitação.⁴¹

A legislação urbanística, através dos Códigos de Posturas e de Obras, permitia a redução de alguns parâmetros construtivos, como pé-direito, altura de porão,

³⁹ A implantação da construção no alinhamento da rua garantia a delimitação frontal do lote e, conseqüentemente, a demarcação das terras públicas e privadas. O alinhamento deveria ser solicitado antes do início da construção. FERREIRA, M.C.B. (2002), op.cit.

⁴⁰ A legislação voltada ao controle das edificações urbanas, nos períodos colonial e imperial no Brasil, não teve a intenção de intervir no planejamento interno das residências. A atenção do poder público recaía sobre os aspectos estéticos das cidades, com determinações que visavam garantir a regularidade das ruas, o alinhamento das edificações e a continuidade e harmonia entre alturas e aberturas das fachadas. Progressivamente, as determinações estéticas vão sendo substituídas pelas posturas relativas à higiene, segurança e conforto das habitações. LEMOS, C.A.C. **A República ensina a morar (melhor)**. São Paulo: HUCITEC, 1999, p.13.

⁴¹ LEMOS, C.A.C. **Alvenaria burguesa: breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café**. São Paulo: Nobel, 1989.

dimensões mínimas dos compartimentos, que também foram válidos para as edificações construídas fora do perímetro urbano.⁴²

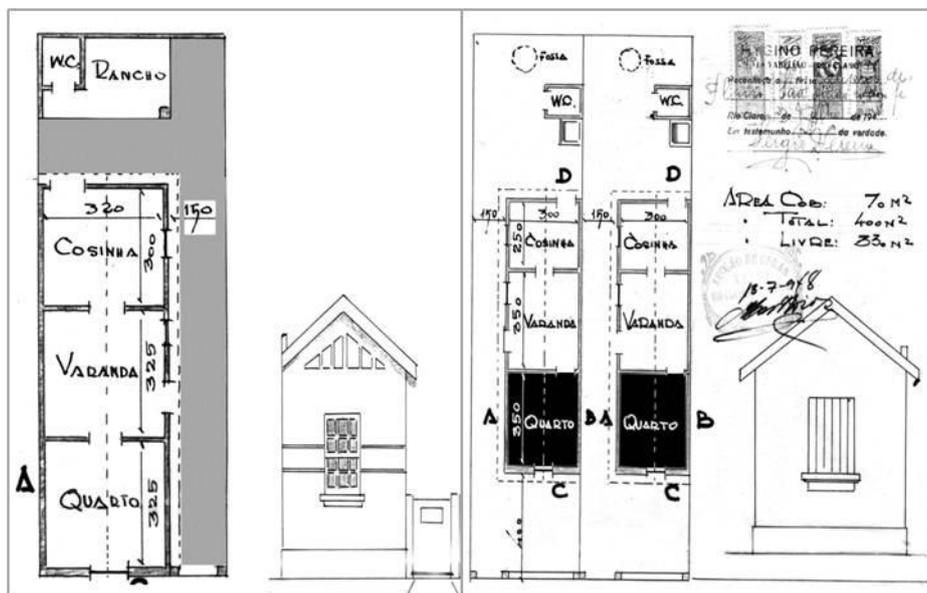


Figura 6: Plantas e fachadas de **moradias individuais de tipologia operária**, do ano de 1948. Fonte: Arquivo Histórico do Município de Rio Claro “Oscar de Arruda Penteadó” (processos de construção de moradias particulares).

A ferrovia, ao incrementar a dinâmica da vida urbana em Rio Claro, possibilitou o surgimento de operariado vinculado às classes média baixa e baixa, constituído principalmente por imigrantes. A necessidade de habitação para atender a essa demanda foi resolvida por uma legislação que permitiu a divisão de lotes e a criação de unidades geminadas econômicas, em terrenos exíguos, se comparados aos lotes até então tradicionais das cidades brasileiras, determinando uma nova fisionomia nas cidades de São Paulo.

Referências:

- **120 anos de ferrovia paulista 1872-1992**. São Paulo: FEPASA, 1992.
- **Álbum Ilustrado da Companhia Paulista de Estradas de Ferro**, 1918.
- FERREIRA, M.C.B.F. **A edificação residencial urbana paulista. Estudo de Caso: Rio Claro: 1936-1960**. São Paulo: FAU-USP, 2002 (mestrado).
- GARCIA, L. B. dos R. **São João do Rio Claro. A aventura da colonização**. Rio Claro: UNESP, IGCE, 2001 (livre docência).
- GERODETTI, J. E. e CORNEJO, C. **As ferrovias do Brasil nos cartões-postais e álbuns de lembranças**. São Paulo: Solaris Edições Culturais, 2005.
- KRETTLIS, C. **Almanack do Rio Claro**. Rio Claro: Typographia Conrado, 1906.

⁴² FERREIRA, M.C.B.F. (2002), op.cit.

- KÜHL, B. M. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê/Fapesp/Sec.Cultura, 1998.
- LEMOS, C. A. C. **Alvenaria burguesa**. São Paulo: Nobel, 1989.
- _____ **A República ensina a morar (melhor)**. São Paulo: HUCITEC, 1999.
- MARX, M. **Cidade no Brasil. Terra de quem?**. São Paulo: EDUSP/Nobel, 1991.
- PENTEADO, O. A. **Rio Claro. Coletânea Histórica**. Piracicaba: Franciscana, 1977.
- _____ **Rio Claro sesquicentenária**. Rio Claro: Museu Histórico e Pedagógico “Amador Bueno da Veiga”, SCCT- Estado de São Paulo, 1978.