



O RECONHECIMENTO DA PAISAGEM COMO INSTRUMENTO DE DESENVOLVIMENTO URBANO E IDENTIDADE CULTURAL

Cerávolo, Ana Lúcia

UNICEP São Carlos, Curso de Arquitetura e Urbanismo

R. Miguel Petroni, 5.111. São Carlos-SP

E-mail: alceravolo@yahoo.com.br

RESUMO:

O conceito de paisagem cultural vem se alargando na última década e influenciando estudos, projetos e ações de órgãos de preservação do patrimônio cultural, associando aspectos materiais e imateriais do meio ambiente no qual vivemos. Considerando a paisagem urbana como construção humana sobre um território natural, percebe-se a combinação histórica entre elementos da natureza como promontórios, picos, rios e vales e a edificação de monumentos como templos, palácios, edifícios institucionais, estações ferroviárias vitais para o deslocamento dos homens no território, servindo ainda de identidade para uma cidade ou região. Muitas vezes nossas cidades contemporâneas ocultam essas paisagens que foram tamponadas por avenidas ou sufocadas por grandes arranha-céus. Outras vezes, temos dificuldade em observar tais elementos em função do deslocamento diário em automóveis, ônibus ou metro. Na cidade de São Carlos, localizada no interior do Estado de São Paulo, a paisagem cultural determinou o eixo de proteção do patrimônio localizado na área central da cidade, assim como determinou a construção da legislação urbana, em particular, os instrumentos para proteção alocados no plano diretor. A combinação entre o relevo natural da cidade e a aplicação da malha viária, construída ainda no século XIX, criaram dois tipos de edificações históricas: edifícios monumentais localizados em áreas altas, que definem regiões com identidade própria e áreas intersticiais que estão na área de domínio das primeiras, marcadas, sobretudo por residências ou lojas comerciais. Para enfatizar essa característica urbana foram criadas no plano diretor duas áreas de especial interesse na região central e uma área de especial interesse histórico e turístico na zona rural, que também considerou a paisagem cultural das fazendas históricas de café que estruturaram a zona rural do Município, incluindo as vias de acesso, que foram construídas nos antigos leitos ferroviários. Nas AELs urbanas restringiu-se o gabarito das novas construções em 9 (nove) metros de altura, com o intuito de preservar a paisagem cultural existente em função da geografia e declividade do território. Outros instrumentos presentes no plano diretor também incidem sobre a preservação do patrimônio cultural, como direito de preempção e transferência do direito de construir. A utilização do conceito de paisagem cultural no âmbito das políticas patrimoniais é um aliado importante, como é também para a compreensão do próprio desenvolvimento urbano de uma localidade, dado que nos permite identificar o território natural e as transformações que ao longo dos anos foram impostas pelo homem. Modelamos diariamente nosso habitat e os vestígios da natureza da qual nos apropriamos estão vivos na paisagem não como conceito apenas, mas sobretudo como o lugar em que vivemos.

Palavras-chave: Patrimônio: gestão; Patrimônio: desenvolvimento urbano; Plano Diretor; Estatuto da Cidade; São Carlos-SP

O território está em constante transformação seja pela ação da Natureza ou ação Humana. No entanto, a paisagem, como resultado do território que percebemos, está condicionada ao reconhecimento humano e só então existe como tal. Assim, toda paisagem, natural ou moldada pelo ser humano, é cultural. Aqui, interessa-nos a paisagem como resultado da ação humana, que transforma o território e recria a natureza, tornando-a aprazível à vida humana.

Relembrando as discussões em torno do conceito de paisagem cultural¹, na década de 1990, a UNESCO ampliou a noção de patrimônio, propondo a *paisagem cultural* como uma categoria que possibilita a abordagem abrangente e integrada do território para a identificação, avaliação, conservação e gestão de sítios urbanos e/ou rurais. A categoria é ampla e permite relacionar diferentes tipos de bens, materiais e imateriais, que estão associados a pequenas comunidades ou obras significativas da civilização contemporânea, destacando a importância do desenvolvimento sustentável para a identidade de uma região. (UNESCO, s/d)

Para utilização e regulamentação da categoria pelos organismos patrimoniais, o IPHAN, publica em 2009, a Portaria sobre a Paisagem Cultural Brasileira que a define, como *“porção peculiar do território nacional, representativa do processo de interação do homem com o meio natural, à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas ou atribuíram valores”*.

A categoria permite integrar bens e sítios históricos, no entanto, estava sendo aplicada, sobretudo, em áreas rurais e de interesse paisagístico. O Brasil, por meio da ação do IPHAN, contribuiu para a incorporação metodológica das áreas urbanas, quando propôs a cidade do Rio de Janeiro para concorrer como patrimônio mundial da humanidade na categoria paisagem cultural.

No intuito de compreender os alcances e limitações dessa categoria, a UNESCO tem realizado diversas reuniões para discutir o tema. Em 2011, na cidade de Sintra, em Portugal, refletindo especificamente sobre a paisagem urbana, elaborou-se a recomendação da **paisagem histórica urbana**, concebida como:

“8. A paisagem urbana histórica é a área urbana compreendida como o resultado de uma estratificação histórica dos valores e atributos

¹ Segundo o IPHAN, a partir de 1992, o conceito de paisagem cultural foi incorporado pela UNESCO como uma nova tipologia de reconhecimento dos bens culturais. Em 2009, por meio da Portaria nº 127, o IPHAN regulamenta a chancela da Paisagem Cultural Brasileira. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br>.

culturais e naturais, que se estende além da noção de "centro histórico" ou "ensemble" para incluir o contexto urbano mais amplo e a sua localização geográfica.

(...)

10. Esta definição cria a base para uma abordagem abrangente e integrada para a identificação, avaliação, conservação e gestão de paisagens urbanas históricas dentro de um quadro global de desenvolvimento sustentável.”

Dando continuidade às reflexões sobre a temática da paisagem cultural, em 2013, em evento promovido pela UNESCO no Rio de Janeiro, foram ressaltadas as potencialidades e amplitude da categoria que permite relacionar a produção cultural do território e a vida das pessoas. Outro aspecto relevante é a capacidade que tem a categoria em se adequar a diferentes realidades, podendo ser adaptada a cidades de todo o mundo. No entanto, também foi indicada a necessidade de traduzir os conceitos em instrumentos, políticas de proteção e fomento.

Considerando, portanto, a paisagem urbana como construção humana sobre um território natural, percebe-se a combinação histórica entre elementos da natureza como promontórios, picos, rios e vales e a edificação de monumentos como templos, palácios, edifícios institucionais, estações ferroviárias vitais para o deslocamento dos homens no território, servindo ainda de identidade para uma cidade ou região.

Por vezes as cidades contemporâneas ocultam essas paisagens naturais que foram tamponadas por avenidas ou sufocadas por grandes arranha-céus. Outras vezes, temos dificuldade em observar tais elementos em função do deslocamento diário em automóveis, ônibus ou metro.

As tentativas de incorporação do conceito na prática dos órgãos patrimoniais vão se avolumando nacional e internacionalmente. Na cidade de São Carlos, localizada no interior do Estado de São Paulo, a paisagem cultural determinou o eixo de proteção do patrimônio localizado na área central da cidade, assim como determinou a construção da legislação urbana, em particular, os instrumentos para proteção alocados no plano diretor e norteou as prioridades para elaboração de inventários e estudos de seu patrimônio.

A combinação entre o relevo natural da cidade e a aplicação da malha viária, construída no século XIX, criou dois tipos de edificações históricas: edifícios monumentais localizados em

áreas altas, que definem regiões com identidade própria e áreas intersticiais que estão na área de domínio das primeiras, marcadas, sobretudo por residências ou lojas comerciais.

A configuração urbanística da cidade, sua relação com a topografia e a organização da infra-estrutura revelam, apesar de suas singularidades, que as concepções que nortearam sua construção obedeciam a padrões de urbanização presentes no Estado de São Paulo durante os séculos XVIII e XIX, que visaram o desenvolvimento planejado do Estado, em particular, do interior. Destacam-se a racionalidade pombalina introduzida pelo governador da província de São Paulo, Luís António de Sousa Botelho Mourão (1722-1798), entre 1765 e 1775, figura conhecida como Morgado de Mateus, em função do título nobiliário de sua família; e a postura higienista difundida pelos engenheiros paulistas, em particular, por Theodoro Sampaio e Paula Souza, que atuaram na administração pública e colaboraram para a fundação da Escola Politécnica de São Paulo.

São Carlos: café, ferrovia e urbanização

A consolidação do núcleo urbano de São Carlos do Pinhal foi rápida. Em apenas três décadas tornou-se uma das mais importantes produtoras de café do interior paulista, transformando suas riquezas em desenvolvimento urbano. As condições de sua constituição e desenvolvimento estão atreladas ao avanço da cultura cafeeira em direção ao Oeste Paulista, ao empreendedorismo dos cafeicultores, à mudança da mão-de-obra escrava pela imigrante, à presença da ferrovia e outros fatores que a tornam parte de uma extensa trama de cidades paulistas cuja configuração física no final do século XIX é similar e revela a ação coordenada entre estado e municípios.

Em 1856, adjacente ao Picadão de Cuiabá, caminho que levava às minas de Goiás, e próximo ao Córrego do Gregório, onde se localizava o núcleo inicial que abrigava o pouso de viajantes, "(...) foi aberto um pátio no qual começou a ser erguida uma capela", em terras doadas pela família Arruda Botelho, proprietária da Sesmaria do Pinhal, local onde hoje se encontra a Catedral, considerada o marco zero da cidade. Com a conclusão da capela, em 1857, a Câmara Municipal de Araraquara criou o distrito de Paz de São Carlos do Pinhal. Em 1858, São Carlos tornou-se freguesia e, somente oito anos depois, foi elevada a vila, instalando-se a primeira Câmara Municipal. No ano de 1880, São Carlos do Pinhal foi elevada à categoria de município e, a partir de 1908, tornou-se apenas São Carlos. (CASTRO, 2007, p. 24-5)

O traçado urbanístico inicial da cidade de São Carlos, segundo Renata Priore (2008, p. 31), seguiu as definições da administração de Morgado de Mateus².

O Morgado de Mateus também foi determinante na definição das características urbanísticas das novas vilas paulistas, desenhadas a partir de regras simples e racionais, com desenho das vias formando uma grelha ortogonal, cujas quadras teriam tamanho e forma padronizada, tal como ocorreu nos primeiros traçados viários da freguesia de Campinas.

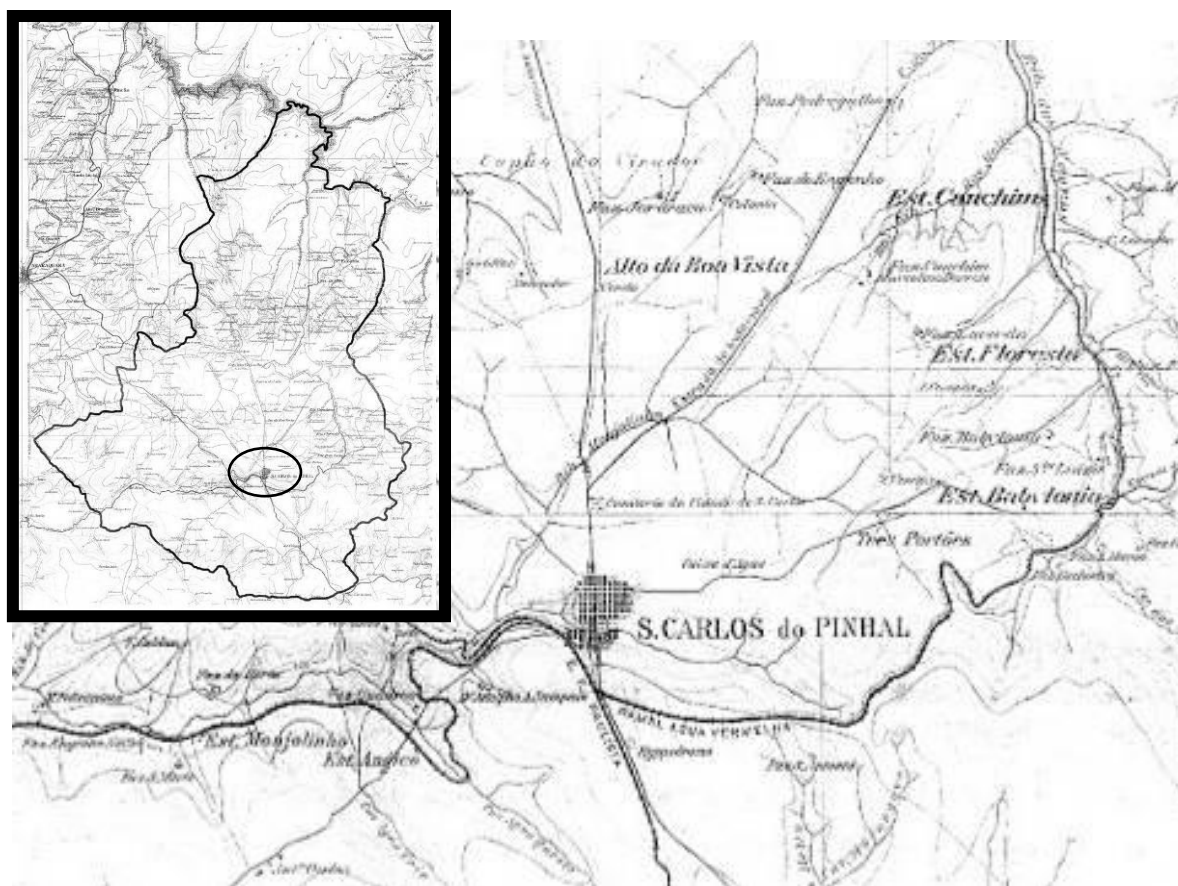


Imagem 1. Município de São Carlos, final do século XIX. No detalhe a trama urbana ortogonal que caracteriza o centro histórico. Fonte: José Alfeo Röhm, Lugar do Trem, 2013.

Além do traçado ortogonal, a implantação oficial do núcleo urbano foi determinada pelas exigências da Igreja Católica, como era tradição à época.

² Sobre a administração de D. Luiz Antônio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Mateus, na governança da Capitania de São Paulo ver o livro de Antonio da Costas Santos sobre Campinas, publicado em 2002.

Havia determinações explícitas quanto à localização de uma capela, que iam desde um sítio alto e arejado, longe de lugares insalubres e sujos, implantação em área isolada o suficiente para a realização de procissões no seu entorno, mas com alguns moradores à sua volta e, talvez um requisito da maior importância para os doadores, que a terra tivesse comprovação de posse. (BRIOSCHI apud LIMA, 2008, p. 41)

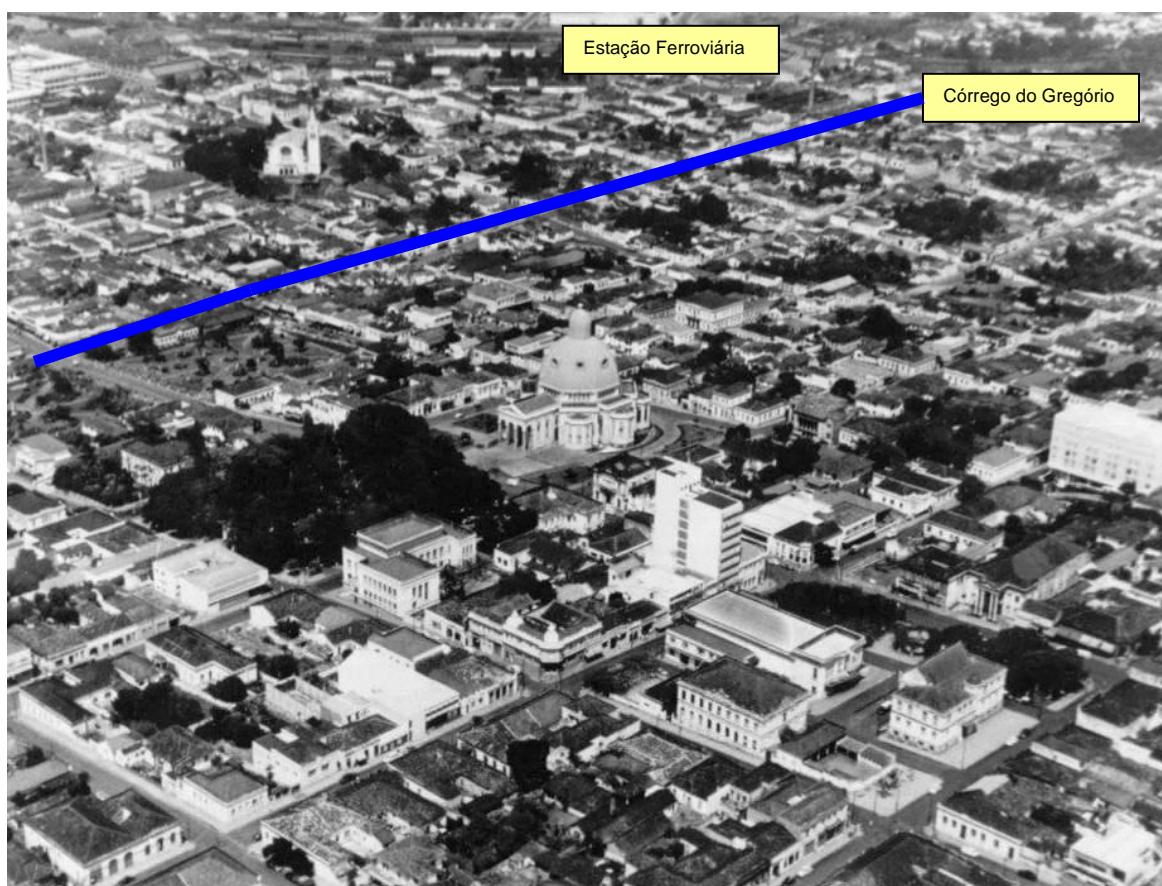


Imagem 2. Foto aérea de São Carlos, década de 1960. Fonte: Fundação Pró-Memória de São Carlos.

A trama urbana inicial da cidade ocupa o vale do Córrego do Gregório e sua encosta imediata, ficando a capela no ponto mais elevado das terras doadas. Nas décadas seguintes, doações sucessivas ampliam a área urbana da cidade que alcança o cume da encosta na direção norte, onde se localizava a capela, e a colina na direção sudoeste, na qual será implantada a ferrovia e um dos primeiros bairros de São Carlos, a Vila Prado.

Na década de 1880, a transformação do país será profunda na esfera política com o início do período republicano e a queda da monarquia. No setor produtivo e social, a alteração da

mão-de-obra, implicará em mudanças significativas que levam à abolição da escravatura e a chegada de trabalhadores imigrantes. A área urbana ganhará numerosos incrementos. No entanto, o mais significativo, cujo impacto é decisivo para o desenvolvimento urbano e a transformação da cidade é a chegada da ferrovia³, em 1884.

Como assinala Lima (2008, p. 45), “(...) as ferrovias tiveram papel fundamental na configuração do território paulista, tanto na área rural quanto urbana”. A malha ferroviária no Estado de São Paulo passou de 139 quilômetros, em 1870, referentes à ligação entre Santos e Jundiaí, para 3.373 quilômetros, em 1890.

Esse impacto foi bastante expressivo na região de São Carlos e Araraquara. Nessa região, denominada no período colonial como “campos” ou “sertões” de Araraquara, a construção da ferrovia foi determinante para o desenvolvimento econômico e urbano das cidades ao longo de sua linha e que se encontram após a serra, na altura de Rio Claro.

Odilon de Matos (1990, p. 102), estudando as ferrovias do Oeste Paulista analisa: “*Um rápido exame de qualquer carta geográfica da Província de São Paulo nos faz sentir as condições do povoamento do oeste paulista e a precariedade das comunicações*”, dadas, sobretudo pela topografia. Essa é uma região que será desbravada pelo café e a ferrovia seguirá seu rastro, sendo fortemente patrocinada pelos cafeicultores.

Em São Carlos, a ferrovia, inaugurada em 1884, desencadeou o primeiro processo de dinamização da região central, que deslocaria o eixo político do município do campo para a cidade. O centro urbano se modernizou com a construção dos primeiros edifícios públicos e das residências de grande porte. A nova arquitetura dos casarões, palacetes e edifícios públicos introduziu o neoclássico e o ecletismo, vigentes nas metrópoles européias e nas grandes cidades do país.

A mudança da mão-de-obra como aponta Nestor Goulart Reis Filho (1974, p. 32) é um fator importante nas novas edificações construídas após a abolição da escravatura, em 1888. Outro fator determinante para a modernização urbana é a rede ferroviária paulista, que descarrega materiais de construção importados da Europa. “*Surgem prédios cobertos de*

³ A ferrovia é um elemento central para o desenvolvimento da região, mas também do Brasil no final do século XIX e início do XX, dado que o tripé café, ferrovia e urbanização, como indicam vários autores estruturará a economia brasileira no período. Sobre o tema ver Celso Furtado (1963, Formação Econômica no Brasil) e Singer (1969, Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana).

ardósia inglesa, com madeiramento de pinho de riga e pisos de cerâmica francesa e italiana”. (Neves, 1984, *apud* LIMA, 2008, p. 47)

Em São Carlos, o ecletismo apresentou forte predominância do neorenascentismo, sobretudo pela presença dos mestres de obra italianos. Uma das figuras de destaque na nova imagem da cidade foi Pietro David Cassinelli, engenheiro-arquiteto formado em Roma, responsável pela construção da nova sede da Fazenda Santa Maria do Monjolinho (1890) e do Palacete Conde do Pinhal (1893), ambos tombados como patrimônio do Estado de São Paulo. Outras obras atribuídas a Cassinelli são o Palacete Bento Carlos e o Teatro São José.



Imagem 3. Alguns exemplares de edifícios ecléticos em São Carlos. De cima para baixo e da esquerda para a direita, Palacete Conde do Pinhal (1893), Mercado Municipal (1903), antigo Fórum e Cadeia (1900), e Escola Normal (1916).

Nesse período, o crescimento demográfico foi significativo, passando de 6.897 habitantes, em 1874, para 16.104 habitantes, em 1886, e 48.609, em 1940. Os imigrantes estrangeiros: europeus e asiáticos, que se estabelecem nas regiões onde o café prosperava, contribuem para esse aumento. Em São Carlos, em uma década de imigração, o número de imigrantes supera em 85% o número de brasileiros. Dos brasileiros, cerca de 55% eram negros, ou seja, ex-escravos e seus descendentes.

A dinâmica urbana se expressa no aumento demográfico e na diversidade de serviços que a cidade passa a oferecer. Os proprietários de terra transferem suas residências da área rural para a urbana (LIMA, 2008, p. 46). Os imigrantes de diversas etnias chegam diretamente à cidade ou se transferem das fazendas pelas dificuldades de adaptação ao sistema de trabalho, instalando novos serviços e constituindo uma classe média urbana até então muito exígua.

Em 1894, o Almanaque Anuário de São Carlos registra a presença de 16 alfaiatarias, 47 oficinas de confecção e conserto de sapatos, 4 hotéis, 12 lojas de materiais de construção, 21 oficinas de carpintaria e marcenaria, 2 serrarias, 6 olarias, 2 fábricas de móveis, 5 de macarrão, 1 de charuto, 2 de sabão e 8 de cerveja, além de professores, funcionários públicos, militares e profissionais liberais, como advogados, médicos e engenheiros. (CERÁVOLO, 2008, p. 14)

No final do século XIX, fruto desse conjunto de fatores, a cidade começa um processo de expansão horizontal. Surgem os primeiros bairros: Vila Prado, Vila Nery, Vila Pureza e Vila Izabel, os dois últimos com forte presença dos negros que migraram para a cidade após a abolição da escravatura.

Infra-estrutura e planejamento regional

Os principais investimentos na infra-estrutura urbana realizados pela oligarquia cafeeira e pelo governo estadual estão concentrados nas áreas mais nobres do centro e foram realizados a partir de 1880.

“O sopro de progresso que se fazia sentir em toda a província paulista aviventava também as terras do altoplano central. Floresciam os cafezais e o produto alcançava bons preços nos mercados do mundo deixando nos cofres das fazendas grossos saldos, que exigiam reaplicação imediata”. (Neves, 1984, apud LIMA, 2008, p. 47)

No entanto, o desenvolvimento teve seqüelas negativas, entre as quais as epidemias características do século XIX, no Brasil. São Carlos assistiu a duas doenças epidêmicas principais, a varíola (1874 e 1879) e a febre amarela (1892 e o surto principal entre 1895 e 1898). As epidemias de febre amarela foram mais graves, levando a um grande número de

óbitos. Os jornais da época relatam que a cidade ficou praticamente abandonada. “Segundo o Relatório da Secretaria de Negócios do Interior⁴ do ano de 1898, existiam 1.501 casos de febre amarela em 680 prédios de São Carlos, com uma mortalidade de 33%”. O referido Relatório atribui a epidemia à falta de sistema de água e esgoto, apesar da grande melhora da qualidade de vida do final do século XIX, decorrente da produção cafeeira no Município. (AMADOR, 1997 *apud* JUNQUEIRA, 2009, p. 4).

O engenheiro Theodoro Sampaio, em visita à cidade no ano de 1896, relata que São Carlos tem problemas urbanísticos e de infra-estrutura que merecem atenção:

“(...) afirmando que o asseio (...) deixa a desejar, que não há serviço regular de limpeza das ruas e que estas estão sem calçadas e necessitam de regularização: ‘(...) muito resta a fazer em São Carlos pela parte da municipalidade’. (COSTA, 2003, p. 322)

Para o combate das enfermidades e epidemias, segundo Costa (2003, p. 328-9), a “(...) produção de equipamentos urbanos para o controle das enfermidades e a produção de equipamentos adequados a sua profilaxia eram vistos como partes integrantes do saneamento”. Essas ações eram compreendidas como parte da “construção do complexo cafeeiro”.

Verifica-se, por meio dos Diários de Theodoro Sampaio, que no Estado de São Paulo a institucionalização do serviço público está relacionada à regulamentação urbana e edilícia, por meio da aprovação de uma nova legislação que dispõe sobre medidas sanitárias e higienistas que caracterizarão o urbanismo paulista, assim como ocorreu em todo o mundo ocidental, influenciado pelos ideais europeus. (COSTA, 2003, pp. 325)

“Evidencia-se ainda mais sua relação com Paula Souza e sua participação na estruturação da máquina estatal paulista. Aqui há a

⁴ Como indica Costa (2003, p. 325), “(...) as redes de infra-estrutura (saneamento e transporte) estavam sob o comando da mesma pessoa. (...) e como as questões que esse serviço suscitava estavam interligadas e relacionadas à Secretaria do Interior. Ainda nesse sentido, destaca-se a forte relação com Paula Souza, que, juntamente com Sampaio, foi um dos fundadores da Escola Politécnica (1893). (...). Vê-se ainda explicitada e efetivada a relação entre a CGGSP [Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, cujo projeto de lei é de Antonio Carlos Arruda Botelho] e a administração pública, ato contínuo com o ‘planejamento urbano’.”

confirmação de que, na esfera do poder público, o saneamento, em parte, era tratado pela vertente microbiana⁵ (COSTA, 2003, p. 324)

O Almanach de São Carlos, de 1916-1917, organizado por Franklin Castro, é o registro mais detalhado de todas as melhorias urbanas que passa São Carlos. Segundo Castro (2007), em 1889, são instaladas as primeiras linhas telefônicas. No ano seguinte, é contratado o serviço de iluminação elétrica - pública e particular, sendo criada a "Companhia Luz Electrica de São Carlos", o abastecimento de água potável e a construção da rede de esgotos, que serão empreendidas pelo governo estadual.

Nesse mesmo ano é criado um novo cemitério, entre o córrego Tijuco Preto e o Ribeirão do Monjolinho. Em 1893, começou a funcionar na cidade uma linha de bondes por tração animal. Em 1899, foram terminadas pela "Repartição de Águas e Esgotos de São Paulo", da qual era chefe o engenheiro Dr. Theodoro Sampaio, importantes obras no sistema de abastecimento de água da cidade.

A 2 de julho de 1902, foi inaugurado o Theatro Ypiranga. Em 1903, foi inaugurado o primeiro pavilhão do Mercado Municipal. No ano seguinte, foi inaugurado o Colégio São Carlos. Em 1905, com 346 alunos matriculados, instalou-se o Grupo Escolar Coronel "Paulino Carlos". Em 1911, foi fundada a Escola Normal Secundária de São Carlos.

Em 1913, iniciou-se o calçamento da cidade com paralelepípedos nos principais quarteirões (um quarteirão na rua 13 de maio, um na rua Episcopal, um na rua Conde do Pinhal e um na av. São Carlos) e em 1914 foram calçadas as ruas General Osório e a rua Conde do Pinhal.

⁵ A tendência miasmática não foi predominante na esfera administrativa do Estado de São Paulo. (COSTA, 2003, p. 328)



Imagem 4. Observa-se a Avenida São Carlos pavimentada. Do lado direito, a Matriz, na sua frente o antigo Jardim Público e ao fundo, o bonde elétrico, 1915c.. Fonte: Fundação Pró-Memória de São Carlos.

Em 27 de dezembro do mesmo ano, outro acontecimento pôs em alvoroço sua inteira população: a inauguração dos bondes elétricos - 14 mil passageiros viajaram nos carros elétricos nesse dia. No dia 1º de junho de 1916, foi inaugurada a nova linha férrea, ligando São Carlos com São Paulo e Litoral, permitindo aos passageiros "ir à capital, demorar-se lá bom número de horas, e regressar no mesmo dia a esta cidade".

São Carlos está inserida assim no pensamento e ideário urbanístico do século XIX, como no planejamento regional idealizado pelo governo do Estado de São Paulo, partindo-se "de um plano político que se desdobrava em um planejamento territorial e no bojo deste chegava-se ao urbano", com uma dinâmica semelhante aos ideais do urbanismo norte-americano. (COSTA, 2003, p. 6)

São Carlos: o diálogo entre os cumes e a preservação do centro histórico como instrumentos e prática de proteção

Desde o início da elaboração da política de patrimônio no Município, a revitalização da área central, que passava por um processo de esvaziamento e degradação, é compreendida

como eixo principal de ação de governo. A definição de uma política municipal de preservação e valorização desse patrimônio em São Carlos tinha então por diretriz a recuperação, no âmbito cultural, da identidade local, necessária à construção de uma sociedade cidadã, e através do desenvolvimento sustentado permitir usos estratégicos, que viabilizem economicamente sua preservação, a melhoria dos espaços públicos e contribuam, assim, para a potenciação de políticas de geração de emprego e renda.

Foram elaborados planos setoriais nas diferentes áreas. A Prefeitura priorizou a ocupação de edifícios antigos para instalações de suas unidades, ocupando e requalificando alguns edifícios. Também recuperou importantes edifícios e sítios na área central: o Mercado Municipal, a antiga Estação Ferroviária de São Carlos, onde está implantando o projeto Estação Cultura, a Praça Coronel Salles e a antiga Piscina Municipal, entre outros.

Também foram feitos projetos para reestruturação e organização do trânsito na área central, com diversas intervenções em pisos, colocação de placas de informação e estacionamento rotativo. Outra importante ação foi a de instalação de mobiliário urbano. Nesta questão destacamos os pontos de ônibus que receberam um desenho apropriado.

Para enfatizar essa característica urbana, criaram-se no plano diretor duas áreas de especial interesse na região central e uma área de especial interesse histórico e turístico na zona rural, que também considera a paisagem cultural das fazendas históricas de café que estruturaram a zona rural do Município, incluindo as vias de acesso, que foram construídas nos antigos leitos ferroviários.

Nas AEIs urbanas restringiu-se o gabarito das novas construções em 9 (nove) metros de altura, com o intuito de preservar a paisagem cultural existente em função da geografia e declividade do território. Outros instrumentos presentes no plano diretor também incidem sobre a preservação do patrimônio cultural, como direito de preempção e transferência do direito de construir.

As duas subáreas, dentro da Poligonal, foram definidas em função do tipo de traçado urbano, constituição morfológica acidentada e visuais existentes. Nestas áreas o gabarito é controlado não podendo exceder três pavimentos ou nove metros. Além do tombamento, criou-se por meio da Lei Municipal nº 13.864/06, uma categoria de imóveis “declarados de interesse histórico-culturais”, nos quais se devem manter as fachadas e volumetria e se priorizou o conjunto arquitetônico para definição das edificações que compõem essa listagem.

São cerca de 150 imóveis protegidos da demolição, as edificações possuem um auxílio para manutenção. A Prefeitura Municipal disponibilizou o desconto de IPTU para esses imóveis por entender que o ônus da conservação não deva recair exclusivamente sobre o proprietário, em função, de sua relevância para a memória social. Assim, o incentivo fiscal, por meio da remodelação da planta genérica do município definiu o desconto/isenção de IPTU.

Neles, pode ainda incidir o tombamento caso o valor histórico, artístico ou mesmo imaterial justifiquem. O tombamento é ainda o principal instrumento de proteção fora da área central, assim como na área rural, onde a ação municipal é limitada.

A utilização do conceito de paisagem cultural no âmbito das políticas patrimoniais é um aliado importante, como é também para a compreensão do próprio desenvolvimento urbano de uma localidade, dado que nos permite identificar o território natural e as transformações que ao longo dos anos foram impostas pelo homem. Modelamos diariamente nosso habitat e os vestígios da natureza da qual nos apropriamos estão vivos na paisagem não como conceito apenas, mas sobretudo como o lugar em que vivemos.

Considerações finais

O centro urbano de São Carlos e a paisagem histórica urbana única que representa é expressão não apenas do desenvolvimento local, mas está articulada a uma trama que associa café, ferrovia e urbanização à história do Estado de São Paulo, num momento de estruturação e implantação de uma política regional que impulsiona sua liderança econômica nas décadas seguintes.

Sua arquitetura rural e urbana são complementares, assim como estão ligadas à arquitetura da capital e de Santos. São indissociáveis, porque fazem parte do mesmo processo econômico e do modo de vida de seus proprietários, que encarnavam, como indica Costa (2003, p. 146), o trinômio cafeicultor, político e empresário.

A partir de 1880, o processo de desenvolvimento da área urbana se acelera com os investimentos das riquezas obtidas com a produção das fazendas cafeeiras. A modernização urbana acentuou-se, com a instalação do telefone (1889) e da luz elétrica (1890), com a construção do Jardim Público (1895) e o transporte por bondes elétricos (1914), com a bitola larga na ferrovia e abertura da estrada de rodagem para São Paulo (1923). Os meios de comunicação se faziam presentes: rádio, fotografia e cinema.

Nesse momento, a participação das instituições republicanas e do governo estadual, no planejamento do interior está presentes na figura, por exemplo do engenheiro Theodoro Sampaio. São Carlos é apenas testemunha de suas ações durante os trinta anos que atuou na administração pública, como aponta Costa (2003, p. 329), e confirma sua contribuição para a institucionalização do planejamento estatal por meio de ações diversas no âmbito normativo, urbanístico e arquitetônico. A coleta de lixo e limpeza urbana das ruas; o uso de hidrômetros e a conscientização da população; regulamentação dos esgotos domiciliares; regulamentação para a construção de novos cemitérios; energia elétrica e transporte público (bonde); produção industrial de manilhas e materiais para coleta de esgoto (Osasco); Hospitais de isolamento, Farmácias, Escolas; e calçamentos, jardins; foram algumas de suas contribuições para alterar as cidades paulistas.

Destaca-se, ainda, na constituição urbana de São Carlos a contribuição de milhares de negros e imigrantes anônimos que construíram casas, palacetes e instituições públicas na Velha República. Destacam-se imigrantes que instalaram uma diversificada indústria artesanal para fabricação de bolachas, balas, vinho, vinagre, xaropes, móveis, roupas e calçados. Surgem por suas mãos empreendedoras pequenas fábricas que se transformam em empregos e desenvolvimento, como as Indústrias Giometti (1914), a fábrica de adubos orgânicos Facchina (1914), Companhia de Fiação e Tecidos São Carlos (1911), que segundo Truzzi (2000) “representou a expressão maior da indústria local, ao longo de toda a primeira metade do século XX”, e a Indústria de Lápis (1926) .

A urbanização da cidade, que nasce com um traçado ortogonal definido na administração de Morgado de Mateus, pode ser compreendida como um processo no qual se destaca a construção da capela, como construção simbólica do início da cidade. A expansão da cidade nas direções norte e sudoeste. A construção da ferrovia e a urbanização do século XIX complementam a área histórica e mais antiga da cidade, que forma uma “*porção peculiar do território*”, sendo resultado da interação entre homem e natureza, “*à qual a vida e a ciência humana imprimiram marcas*” e valores.

Bibliografia:

BENINCASA, Vladimir. **Velhas fazendas: arquitetura e cotidiano nos Campos de Araraquara, 1830-1930**. São Carlos: EDUFSCar; São Paulo: Imprensa Oficial SP, 2003.

CASTRIOTA, Leonardo. Patrimônio cultural: conceitos, políticas, instrumentos. São Paulo: Annablume; Belo Horizonte: IEDS, 2009.

CASTRO, Franklin (org.). **Almanach - Álbum de São Carlos, 1916-1917 (fac-símile)**. São Paulo: Imprensa Oficial do Estado, 2007.

CERÁVOLO, A.L. *et all.* Mosaico cultural. In: LUISI, Emidio. **São Carlos de Todos os Povos**. São Carlos-SP: Fundação Pró-Memória de São Carlos, 2008.

CERÁVOLO, A. L.; MATUCCI, R.; LIMA NETO, N. São Carlos: preservação do patrimônio cultural e revitalização do centro histórico. In: BARRO, C.; ARAÚJO, E. L. C. de (orgs). **Reabilitação urbana de centralidades metropolitanas: reflexões e experiências na América Latina do século 21**. Recife: Zoludesign, 2006.

COSTA, Luiz Augusto Maia. **O ideário urbano paulista na virada do século: o engenheiro Theodoro Sampaio e as questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903)**. São Carlos-SP: RiMa, 2003.

INSTITUTO DO PATRIMÔNIO HISTÓRICO E ARTÍSTICO E NACIONAL. UNESCO aprova título de Patrimônio Mundial para a Paisagem Cultural do Rio de Janeiro. **Portal IPHAN**, 2012, 01-jul. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/portal/montarDetalheConteudo.do?id=16727&sigla=Noticia&retorno=detalheNoticia>. Acesso em 14 de agosto de 2014.

_____. Portaria nº 127, de 30 abril de 2009. Disponível em <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=1236>.

JUNQUEIRA, Marili Peres. A força transformadora das epidemias e da imigração: cidade de São Carlos-SP no final do século XIX. **Revista Cordis**. Cidades: Processos Migratórios e Imigratórios. São Paulo: PUC SP, nº 02, 2009. Disponível em <http://revistas.pucsp.br/index.php/cordis/issue/view/666>. Acesso em 10 de agosto de 2014.

LEME, Maria Cristina (coord.). **Urbanismo no Brasil, 1895-1965**. São Paulo: Studio Nobel, 1999.

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

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias, a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas-SP: Pontes, 1990.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas-SP: Pontes, 1990.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Quadro da Arquitetura no Brasil**. São Paulo: Ed. Perspectiva, 1970.

TRUZZI, Oswaldo. **Café e Indústria. São Carlos: 1850-1950**. São Carlos, EDUFSCar, 2000.

UNESCO. Recomendação sobre a paisagem cultural. **XI Congresso Mundial das Cidades Patrimônio Mundial**, Sintra (POR), 2011. Disponível em http://www.sintraovpm2011.com/ocs/sintra/outras_03.php. Acesso em 14 de agosto de 2014.

_____. **O Patrimônio: legado do passado ao futuro.** s/d. Disponível em <http://www.unesco.org/new/pt/brasil/culture/world-heritage/heritage-legacy-from-past-to-the-future/#topPage> . Acesso em 14 de agosto de 2014.