

## **A MEMÓRIA HISTÓRICA DE AMERICANA**

*- EVELIN PALUMBO DA SILVA -*

Americana teve sua formação como muitas outras vilas do interior de São Paulo. Essa formação se intensificou a partir da chegada da linha - tronco da Cia Paulista, mais tarde denominada FEPASA.<sup>1</sup> Apesar de ter se intensificado no final do XIX os primeiros registros sobre a ocupação do território de Americana datam no final do século XVIII e fazem menção a Antônio Machado de Campos, Antonio de Sampaio Ferraz, que se estabeleceram nas terras de Salto Grande, distribuídas ao longo das margens dos rios Atibaia e Jaguarí, afluentes do Rio Piracicaba.

Na segunda metade do século XIX, dentro de um Brasil eminentemente agrário onde a cultura do café destacava-se pela sua importância econômica, o interior povoava-se de velhas e novas cidades. As primeiras, nascidas no período colonial e as segundas, constituindo-se em função das transformações ocorridas ao longo do Segundo Reinado. Na então província de São Paulo entre a freguesia de Santa Bárbara d'Oeste (Município de Nova Constituição, hoje Piracicaba) e São Carlos (hoje a cidade de Campinas), estendia-se à área onde Domingos da Costa Machado era dono de uma sesmaria. Dentro desta sesmaria, a Fazenda Machadinho compunha a área cultivada, enquanto que larga parcela continuava abandonada. A cana-de-açúcar constituía na época o elemento agrário de maior rentabilidade e por isso espalhava-se pelas terras da fazenda.<sup>2</sup> (Olivieri, 1999)

Parte desta sesmaria foi vendida por Domingos da Costa Machado a Antônio Bueno Rangel, que nela se instalou, dando continuidade à atividade agrícola. Posteriormente, esta fazenda tornou-se elemento de grande importância para o aparecimento do núcleo populacional que viria a tornar-se à cidade de Americana. Aos poucos o território começou a ser ocupado.

As pressões e as transformações ocorridas nos Estados Unidos em função do final da Guerra da Secessão na segunda metade do século XIX (1865) motivaram a migração de muitas pessoas para outros países, sendo um deles o Brasil. Naquele momento, a

necessidade de mão-de-obra nas fazendas se intensificava, principalmente devido às transições do trabalho escravo para o livre.

Em 1866 o imigrante norte-americano Cel. William Norris, comprou parte das antigas terras das sesmarias de Domingos Machado, assim muitos imigrantes norte-americanos se instalaram em sítios e fazendas da região, produzindo novos produtos e novas técnicas no cultivo da terra. Os americanos trouxeram seus hábitos, costumes e técnicas agrícolas do sul dos Estados Unidos – com a produção de melancia e algodão – e tiveram papel decisivo na formação desse núcleo urbano. (Bryan, 1967).<sup>3</sup>

Em 1873 a Companhia Paulista de Vias Férreas, que primeiramente chegava só até Campinas, alcançou esse povoado, por iniciativa dos fazendeiros de café da região, para facilitar o escoamento dos produtos regionais. Assim, a estação de Americana se formou como uma das mais antigas do interior Paulista, sendo fundada em 27 de agosto de 1875. Essa estação primeiramente recebeu o nome de Santa Bárbara, pois pertencia a esse município, mas como sua sede distava cerca de 10 quilômetros daquele núcleo urbano e não era servida pelos trilhos, essa estação passou a ser uma estação intermediária, que supria a necessidade dos moradores de Santa Bárbara. O percurso da Ferrovia acompanha o curso natural do Vale do Quilombo (Ribeirão Quilombo), passando então ao largo da vila de Santa Bárbara. <sup>4</sup>

Além do impulso da ferrovia, que naquele momento teve um importante papel na formação e transformação de diversos núcleos urbanos no interior paulista, outras atividades, não restritas aos empreendimentos ligados à base agrícola da economia, tiveram papel na configuração de Americana. Na mesma época, foi fundada a Fábrica de Tecidos de Carioba – bairro esse que criou dupla centralidade para o município no fim do século XIX, devido ao seu poder industrial e por em Carioba morar pessoas influentes na então Vila, como a família Müller.

Muitas das pessoas que chegavam com destino a Santa Bárbara acabavam se instalando próximas à estação (Fazenda Machadinho). O senhor Ignácio Pacheco, dono das terras por onde a ferrovia passava, visando lucro resolveu lotear suas terras, assim formou-

se assim o primeiro núcleo urbano. Com isso a vila acabou recebendo o nome de **VILLA DOS AMERICANOS** pela Companhia Paulista no ano de 1900. Em 1904 a vila tornou-se distrito de paz de Santa Bárbara D'Oeste.

A edificação original da estação ferroviária foi demolida<sup>5</sup> e em seu lugar foi construído, em 1912, um prédio muito maior que é o que está até os dias de hoje. O município emancipou-se em 1924 e o nome – **AMERICANA** - somente começou a retratar oficialmente a cidade em 1939. (1975).<sup>6</sup>

Os imigrantes italianos chegaram em 1887 e colaboraram muito nos serviços da lavoura, e posteriormente na indústria têxtil. Construíram a 1ª Igreja de Americana (Igreja de Santo Antônio), inaugurada em 1896. Destaca-se também na região, imigrantes alemães, em grande parte constituindo mão-de-obra especializada. Como a família Müller, idealizadora da vila operária Carioba nas primeiras décadas do século e impulsionou a industrialização do município e da região.<sup>7</sup>

Estimulada pela chegada da ferrovia, Americana como a maioria das cidades que eram banhadas pelas linhas de trens, se desenvolveu muito, sendo hoje uma das maiores da região, tendo uma grande vocação industrial e fazendo parte da Região Metropolitana de Campinas.

Hoje vivem no município de americana cerca de 180.000 habitantes, sendo 99,9% na zona urbana e 0,1% na zona rural, ocupando uma área de 133,9Km<sup>2</sup>, sendo 97,4Km<sup>2</sup> de área urbana e 27,5Km de área não urbanizada, com 9 Km inundados pela Represa de Americana, resultando numa densidade demográfica de 1.227 hab/ Km. Este município dista 133Km (142Km por ferrovia) da capital do Estado de São Paulo, no sentido noroeste, em direção ao interior.<sup>8</sup>

São limites do Município: ao Norte a cidade de Limeira, a Nordeste: Cosmópolis, a Oeste: Santa Bárbara D'Oeste, ao Sul: Nova Odessa, e a Leste: Paulínia.

Outra característica importante a ser considerada é a questão da centralidade nesse núcleo urbano. A cidade de Americana teve em seu desenvolvimento uma dupla centralidade, tendo o centro como difusor e distribuidor de fluxos e um outro núcleo formado

anteriormente a chegada da ferrovia no bairro de Carioba. Em Americana os dois núcleos urbanos distavam entre si cerca de sete quilômetros. Essa dupla centralidade faz com que essa cidade tenha um perfil diferente de outras formadas no mesmo período, pois as cidades do fim do séc. XIX tinham seu núcleo no entorno da ferrovia, e o restante ainda estavam sem urbanização.

A malha urbana, após 1872 começou a se formar no entorno da ferrovia (Rua Antônio Lobo), nesta implantação deu-se as primeiras habitações, comércio e serviços. Seu traçado original foi formado a partir de quarteirões quadrados, ruas paralelas, como um tabuleiro de xadrez. Essa característica era presença marcante nas cidades daquela época.(Olivieri, 1999).<sup>9</sup>

As estações ferroviárias no Brasil perderam sua importância com o declínio do sistema de transporte ferroviário, entre outros motivos, por ser considerado um meio de locomoção lento para os dias atuais, sendo substituído pelo transporte rodoviário. Em 1995 a FEPASA reforma o edifício da estação, na tentativa de recuperar os passageiros que migraram para outros meios de transporte.

*“Embora a história oficial considere que as ferrovias brasileiras tenham entrado em declínio em função de sua obsolescência, de um lado, e o fato de haverem sido construídas com diferentes bitolas e outros fatores que dificultaram sua integração, de outro lado, esta explicação não pode ser generalizada à Fepasa, cujas características eram bastante diferenciadas em relação ao perfil precário da maioria esmagadora das demais ferrovias brasileiras. Nesse sentido, e em que pese a influência perniciosa exercida por sucessivas políticas governamentais que passaram a investir maciçamente no transporte rodoviário ao mesmo tempo em que deixavam de modernizar nossas ferrovias, a história oficial em relação à Fepasa parece omitir, alegremente, o que poderiam ser as mais determinantes causas por trás da situação caótica em que se encontrava a estatal ferroviária paulista em 1998, decorridos 17 anos após a sua criação em 1971: gestão inadequada de recursos e potencialidades, mega-endividamentos (para a compra de materiais rodantes que jamais foram utilizados, por exemplo), provavelmente excessivas ingerências políticas em suas*

*diversas administrações, parecem haver contribuído consideravelmente para a sua debilitação.*(FEPASA – 2005)<sup>10</sup>

Em 1998 o abandono da estação de Americana já era visível, assim no fim deste ano o edifício foi fechado. Em janeiro de 1999, a FERROBAN, nova concessionária da linha, acabou com os trens de passageiros. Apesar de terem sido reativados em agosto do mesmo ano, com apenas dois ou três trens semanais, em sua maioria percorriam os trilhos praticamente vazios e em precárias condições. No início de 2001 foi encerrado o transporte de pessoas pela ferrovia. <sup>11</sup>

Com esse abandono, parte das linhas acabaram sendo depredadas, ferros enferrujaram e os dormentes apodreceram, mostrando assim um descaso das autoridades administrativas com o patrimônio construído ao longo de décadas e, por que não dizer, com a própria história.

Hoje esse centro da cidade originalmente ligada à estação ferroviária não possui sinais significativos das antigas edificações, quer seja residencial ou comercial. Esse centro antes residencial deu lugar ao centro de comércio da cidade de Americana, que conta na sua maioria com lojas de vestuário. As principais ruas de comércio transformaram-se em calçada (Ruas 30 de Julho, Fernando de Camargo e parte da Vieira Bueno), sob a justificativa de viabilizar-se maior privacidade e segurança dos pedestres.

O centro, que no passado era visto por seus moradores como ponto nobre da cidade, com a desativação do transporte ferroviário como meio de locomoção de passageiros, causou um processo de degradação da estação ferroviária. Esse abandono levou com que pessoas sem moradia se abrigassem no prédio histórico e em alguns vagões deixados nos trilhos, freqüentemente exercendo ali atividades ilícitas ou tidas como degradantes como a utilização de drogas, estratégias para obtenção de comida e recursos, como a prática de furtos no terminal, calçada e praças do centro. Além dessa degradação, esse antigo centro transformou-se hoje, apenas em local de passagem. <sup>12</sup>

No entorno localiza-se a Praça Comendador Muller, Museu de Arte Contemporânea, Biblioteca Municipal, Matriz de Santo Antônio, praça da antiga Matriz de Santo Antônio<sup>13</sup>, e

Terminal Urbano. Isso mostra que o fluxo de pessoas todos os dias neste local é gigantesco. O trânsito durante o dia se torna caótico, por conter ruas estreitas, e toda a circulação dos veículos na malha urbana da cidade passa necessariamente por este local. Por outro lado, no período noturno, quem necessita transitar por esse centro, sente-se inseguro, por faltar um uso misto neste local.<sup>14</sup> O calçadão, composto prioritariamente por edificações comerciais, que no período noturno estão fechadas, torna-se um local deserto, onde se favorece a ocorrência de delitos. Com esse quadro, a população insegura acaba se afastando cada vez mais deste centro e conseqüentemente de seus patrimônios e da memória de Americana.

Como alternativa que buscava solução para esses impasses, no ano de 2004 o prédio da estação foi reformado pela prefeitura municipal<sup>15</sup> e as pessoas que lá moravam foram simplesmente expulsas, para interdição e reforma do edifício para a instalação do Centro Cultural.

*“Em 22/12/2004, em um bastante frio, ventoso e chuvoso final de tarde do primeiro dia do verão, a Prefeitura da cidade entregou a estação restaurada e reformada, com festas, onde nem o trem faltou: uma composição com três locomotivas e cerca de trinta vagões de soja passou pela gare da estação, na hora da festividade, as seis e pouco da tarde, apitando e saudando o prédio de volta à vida, no sentido do porto de Santos. Afinal, não foi para isso que a estação sempre existiu?” (Giesbrecht – 2005).<sup>16</sup>*

Esse tipo de mudança de uso das estações ocorreu em muitas cidades que tiveram seu desenvolvimento através da ferrovia, que no momento que perdem sua função original tornam-se edifícios abandonados.

O poder público parece propor com reformas desse tipo não apenas a recuperação física dos equipamentos urbanos, mas a restauração, em certo sentido, da memória do local e da cidade. Não parece atentar-se para outras implicações, como por exemplo, a alteração dos usos e dos significados da edificação. Cabe, portanto, perguntar-se se simplesmente colocando algumas imagens nas paredes se estaria preservando a memória e a história da

cidade. De certo modo, isso indica a distância social entre os projetos executados e a realidade existente nas cidades e em seus moradores.

Depois da ocorrência da degradação a população não volta a utilizar esse local histórico apenas por que se transformou em um Centro Cultural. O centro continua degradado, não foi feito nada no âmbito social com as pessoas que utilizavam a ferrovia como ponto de moradia. Elas simplesmente estão sofrendo novamente a ação da segregação urbana, onde são excluídas dos projetos e acabam sendo “escondidas” pela administração pública. É como se colocassem o que incomoda a estética da cidade, distante do olhar da população.

Esse patrimônio histórico que no fim do séc. XIX era o portão de entrada e saída da cidade, e onde todas as classes sociais utilizavam esse pórtico, com essa mudança de uso vemos que só há fluxo em um sentido e assim também existe a seleção das pessoas da sociedade que devem ou não utilizar esse patrimônio. Para cada um dos moradores da cidade a ferrovia contribuiu para a formação de suas histórias e formaram-se assim suas memórias.

Os governantes tinham que se importar mais com a memória dos moradores, não simplesmente impor um projeto de revitalização. Deveria ser formulada uma pesquisa séria, onde seria levantada a sugestão dos usuários para o local a ser requalificado. Saber se essas pessoas que transitam por esse centro com frequência concordam ou não com esse novo uso e a restrição de fluxos, que o projeto prevê. Além de pensar no projeto como um todo, dever-se-ia pensar em formar um conjunto com o entorno, com os outros patrimônios existentes no local, formando-se assim, um conjunto harmonioso e um percurso histórico e de memória dos moradores com sua cidade.

Não parece possível propor a recuperação do prédio da estação sem pensar nas pessoas que acabaram utilizando aquele local como o de moradia permanente – como está acontecendo atualmente. Essas pessoas simplesmente mudaram de lugar, se tornaram mais distantes da comunidade, mas continuam praticando seus delitos e suas depredações no entorno da Ferrovia. Assim a população que utiliza o local, para percurso diário, continua

sofrendo riscos, e acaba não tendo vontade de utilizar novamente este centro. Do mesmo jeito que com o corre-corre do dia a dia, as pessoas acabam passando despercebidas por esse eixo difusor de fluxos, e acabam não se dando conta, da história deste lugar.<sup>17</sup> O trânsito contribui para que as pessoas acabem não tendo vontade de utilizar o comércio, afinal é sempre complicado estacionar, e trafegar pelas ruas do entorno.

Pensar nesse local, na importância que essa história traz aos moradores mais antigos, que se recordam de forma nostálgica, de um período sem violência, que iam para a estação, sempre bem alinhados, pois a viagem de trem era um status para aqueles que até então viajavam a cavalo. Dever-se-ia no projeto inserir mobiliários entre os edifícios históricos do entorno, que integrassem o passado e o atual, pois quem circula por esse centro, não perderia no tempo, parte de sua história. E as pessoas mais novas, que não fizeram parte dessa época, conseguiriam identificar como em uma linha do tempo, uma cidade que tem passado. Seria muito mais proveitoso, para a preservação da história de Americana, a recuperação dos seus edifícios e da memória de seus moradores.

---

NOTAS:

<sup>1</sup> Que tinha como trecho inicial Jundiaí – Campinas (1872) e depois chegando até Rio Claro em 1876.

<sup>2</sup> Olivieri, Fanny - Preservando Nossa História; Americana; 1999.

<sup>3</sup> Bryan, Abílio Serra – Americana, Sua História – Americana; 1967.

<sup>4</sup> O Ribeirão Quilombo tem início em Campinas e conflui-se com o Rio Atibaia, desaguando no Rio Piracicaba.

<sup>5</sup> 1ª Edificação construída em 1873.

<sup>6</sup> Americana – Edição Histórica; Editora Ficus - 1975.

<sup>7</sup> Resumo histórico- [www.americana.sp.gov.br](http://www.americana.sp.gov.br)

<sup>8</sup> Site oficial da PMA – [www.americana.sp.gov.br](http://www.americana.sp.gov.br)

<sup>9</sup> Olivieri, Fanny - Preservando Nossa História; Americana; 1999.

<sup>10</sup> Site oficial FEPASA - <http://www.cpef.hpg.ig.com.br/fepasa.htm>

<sup>11</sup> Site das estações ferroviárias do estado de São Paulo - <http://sp4br70.digiweb.psi.br/a/americana.htm>

<sup>12</sup> Levantamento feito no local

<sup>13</sup> Localizada na rua 12 de Novembro

<sup>14</sup> Uso misto- definição utilizada em zoneamento urbano, para classificação de utilização de áreas dentro da cidade. Tipos de zonas: Comercial, residencial, industrial, serviços. O uso misto é utilizado quando um local permite mais de um tipo de utilização.

<sup>15</sup> Por existir incentivos fiscais para a área cultural

<sup>16</sup> Giesbrecht , Ralph Mennucci - Site das estações ferroviárias do estado de São Paulo - <http://sp4br70.digiweb.psi.br/a/americana.htm>

<sup>17</sup> Levantamento feito no local