
DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL E URBANIZAÇÃO EM SÃO CARLOS/SP: DÉCADAS DE 1930 A 1960

Autor: Jardel Pontes Feitosa

Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Instituto de Geociências
jardelpontes@gmail.com

Orientação: Arlete Moysés Rodrigues

Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), Instituto de Geociências
moysesarlete@gmail.com

RESUMO

O artigo mostra como se desenvolveu o capitalismo industrial no município de São Carlos/SP, no período de 1930 até 1969, e estabelece relação com o processo de urbanização local. Esse processo econômico industrial é marcado por duas etapas, a saber, substituição de importação e primeira fase da industrialização pesada. A relação com a urbanização é estabelecida ao mostrar como se deu a distribuição das indústrias no território, a implantação dos loteamentos e o crescimento populacional. Foi constatado que o sistema de transporte influencia diretamente no modo como se desenvolveu o capitalismo industrial, analisado sobre o prisma da evolução urbana. Na primeira etapa, ocorre uma concentração urbana próxima ao sistema de transporte sobre trilhos. Na segunda, com o desenvolvimento do sistema rodoviário, houve uma ruptura da proximidade entre moradia e trabalho.

Palavras chave: Industrialização. Urbanização. São Carlos/SP

ABSTRACT

The article shows how the industrial capitalism has developed in São Carlos/ SP, in the period from 1930 until 1969, and it establishes a relationship between this development and the process of local urbanization. This industrial economic process has two stages, namely, substitution of import and the first stage of the heavy industrialization. The relationship between the development of industrial capitalism and the local urbanization is established when it is exposed how the distribution of industries was made in the territory, how the implementation of allotments happened and how the urban population grew. It was found that the transport system influenced the kind of industrial capitalism, analyzed from the perspective of urban evolution. In the first stage, there was an urban concentration close to the rail transport system. Later, due to development of the road system, there was a rupture in the proximity between housing and work.

Keywords: Industrialization. Urbanization. São Carlos/SP

Industrialização restringida: décadas de 1930 e 1940

O período de desenvolvimento do capitalismo industrial no Brasil compreendido entre as décadas de 1930 até o final da década de 1960 pode ser dividido em duas etapas: (i) nas décadas de 1930 e 1940, nos países de industrialização tardia, como o Brasil, o desenvolvimento ocorreu de forma dependente e com produção de bens de consumo não duráveis, denominada industrialização restringida, ou substituição de importações; (ii) nas décadas de 1950 e 1960, quando teve início o processo de industrialização, propriamente, com a instalação de fábricas de bens de produção (CANO, 2002).

No município de São Carlos-SP, houve crescimento de 39% do número de estabelecimentos industriais durante a década de 1930, passando de 103 em 1930, para 142 novos estabelecimentos em 1940, sendo que os ramos de vestuário e alimentação tinham mais estabelecimentos, nesta ordem, porém, os que mais cresceram foram o de mobiliário (157%) e metal-mecânica (137%), cada um com 11 novos estabelecimentos. É notório que o ramo de Construção cresceu apenas 8%, o que se explica pela modesta expansão urbana nessa década. Ao longo da década de 1940, o número de estabelecimentos cresceu 33%, sendo puxado, primeiramente, pelo ramo de construção (61%), seguido por vestuário (56%) e mobiliário (50%). Considerando as duas décadas, o crescimento do número de estabelecimentos foi de 86%, passando de 103 para 189 estabelecimentos em 1948. Destaca-se também, o crescimento do ramo de fabricação de móveis, com de 287% (19 indústrias), de metal-mecânica 137% (11 novas indústrias) e o de vestuário 102% (38 indústrias). (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS. Livro de impostos sobre indústrias e profissões para os anos de 1930 e 1948. São Carlos: Fundação Pró-Memória de São Carlos; CATÁLOGO das Indústrias do Estado de São Paulo (exclusive para o município da capital). São Paulo: DEE. 1943).

Seguindo essas mesmas fontes documentais, entre as indústrias instaladas em 1948, apenas 13,3% dos estabelecimentos possuem data de fundação anterior a 1930; outras 13,9% foram fundadas entre 1931 e 1940. Portanto, 72,8% das indústrias em funcionamento no ano de 1948 foram fundadas após 1941, indicando, além de um crescimento no número de estabelecimentos, uma renovação do parque industrial local.

Nessa etapa de industrialização restringida (bens de consumo não duráveis), em relação ao volume de impostos pagos, o ramo de vestuário teve maior crescimento, tornando-se ainda mais representativo para o total da produção industrial. O ramo de alimentação se manteve como o segundo que mais contribuiu em impostos para a Prefeitura de São Carlos. O ramo de construção, apesar de crescer 75% em número de estabelecimentos, diminuiu sua parcela relativa ao total de impostos, passando de 19,7% em 1930 para 7,5% em 1948 (FEITOSA, 2015)

Conforme se expandiu o mercado consumidor interno, os grandes estabelecimentos passaram a ser preponderantes na economia de São Carlos. Em 1930, 13% das indústrias representavam 36% do total de imposto pago para a prefeitura; em 1948, 13% das indústrias representavam 50% do imposto pago. Portanto, ao mesmo tempo em que cresceu o número de indústrias, o faturamento total se concentrou em poucos estabelecimentos (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS. Livro de impostos sobre indústrias e profissões para os anos de 1930 e 1948).

A primeira fase da industrialização pesada: décadas de 1950 e 1960

Durante as décadas de 1950 e 1960, ocorreram mudanças significativas no desenvolvimento dos ramos industriais e no porte das indústrias ao nível nacional. Teve início a primeira fase da industrialização pesada, devido à importância que os setores de bens de consumo duráveis, bens intermediários e de capital passavam a desempenhar no crescimento econômico. Além da consolidação dos estabelecimentos de grande porte, detentores de grande parcela da produção industrial, a tecnologia social também é mais sofisticada, operando com um patamar mais sofisticado de produção, gerenciamento e atendimento de mercados (RATTNER, 1972).

Assim como o período da industrialização restringida (1930-1955), durante a primeira fase da industrialização pesada (1956-1967), as maiores taxas de crescimento da indústria se mantiveram na região metropolitana da capital paulista. Foi somente a partir de 1967 que a indústria do interior de São Paulo apresentou crescimento superior ao da região metropolitana da capital. Nessa primeira fase da industrialização pesada, no que tange ao estado de São Paulo, as indústrias que mais cresceram foram as de bens intermediários e bens de capital, representados, sobretudo, pelos ramos de metalurgia, de materiais elétricos, de materiais de transporte e a indústria química (NEGRI, 1996).

No município de São Carlos, a mudança mais notória em relação ao período da industrialização restringida é o crescimento negativo do ramo de vestuário, devido ao fechamento das alfaiatarias. São Carlos chegou a ser considerada a capital da alfaiataria nas décadas de 1940 e 1950¹. Contudo, foram instaladas indústrias têxteis de grande porte e o ramo de vestuário ainda era o segundo maior em valor de vendas e de número de operários. O ramo de construção cresceu 433% em número de estabelecimentos, no entanto, eram empresas de pequeno porte (FEITOSA, 2015).

Com os setores de bens intermediários e de bens de consumo duráveis crescendo acima dos setores de bens de consumo não duráveis, em 1965, este último já havia sido ultrapassado em relação ao número de estabelecimentos industriais. Em 1948, a produção se concentrava nos ramos de vestuário, alimentação e mobiliário, tanto em número de estabelecimentos como de produção. Em 1965, os ramos de construção, alimentação, metal-mecânica e mobiliário eram os mais representativos pelo número de estabelecimentos, nessa ordem. Os ramos que mais empregavam trabalhadores eram, por ordem, de metal-mecânica, vestuário e alimentação, sendo que as maiores indústrias pertenciam a esses ramos. As indústrias dos ramos de construção, mobiliário e química, empregavam poucos operários por unidade fabril. As indústrias que mais empregavam eram também as que possuíam maiores valores de venda no ano de 1965. Destacam-se a fábrica de geladeiras e fogões (atual Eletrolux), com faturamento acima de 10 milhões de cruzeiros, a fábrica de tratores (extinta CBT) e um frigorífico, ambos com faturamento acima de 5 milhões de cruzeiros. (Atlas Censitário Industrial do Brasil, 1960. Rio de Janeiro: IBGE, 1965).

¹ <https://www.saocarlosagora.com.br/coluna-sca/memoria-sao-carlense-a-capital-nacional-dos-alfaiates/98160/#:~:text=Entre%201950%20e%201970%20S%C3%A3o,1%C2%BA%20Congresso%20Nacional%20dos%20Alfaiates> (acesso em 20/11/2022).

Sobre as indústrias têxteis, embora empregassem muitos funcionários, com exceção da Tapete São Carlos, nenhuma possuía valor de venda acima de 2 milhões de cruzeiros. As maiores indústrias alimentícias em valor de vendas eram o Frigorífico São Carlos do Pinhal, a indústria de conservas Hero e as cooperativas de laticínios e agrícola. A maior indústria de móveis, a R. Camargo S/A, possuía faturamento da ordem de 200 mil a 500 mil cruzeiros. Apesar do crescimento do número de indústrias da construção (75 estabelecimentos instalados em 1965), a maior indústria desse ramo possuía valor de venda entre 100 mil a 200 mil cruzeiros, e as 74 restantes, menos de 100 mil cruzeiros em valor de venda (Atlas Censitário Industrial do Brasil, 1960. Rio de Janeiro: IBGE, 1965).

Em síntese, no ano de 1965, os *ramos* mais representativos para o total da produção industrial eram, por ordem, metal-mecânica (Industria Pereira Lopes e CBT), alimentação e vestuário, seguidos por diversão-educação-comunicação (devido principalmente à indústria Johann Faber e às gráficas), mobiliário, construção e química (FEITOSA, 2015). Assim, somando os ramos, pela ordem de tamanho, o *setor* industrial mais importante em São Carlos no ano de 1965 ainda era o de bens de consumo não duráveis (alimentos, vestuário e artigos de educação e comunicação), seguido por bens de consumo duráveis (móveis e eletrodomésticos), bens intermediários (construção e produtos para construção) e bens de capital (máquinas para indústria e agricultura). Essa produção industrial no município estava concentrada em poucos estabelecimentos. Apenas nove indústrias (2,5% do total) possuíam um valor de venda superior a 1 milhão de cruzeiros; outras 41 indústrias (11% do total) possuíam valor de venda entre 100 mil e menos de 1 milhão de cruzeiros; as 317 indústrias restantes (89%) possuíam valor de venda inferior a 100 mil cruzeiros (FEITOSA, 2015)

No ano de 1969, um guia de informações de São Carlos listava os nomes e endereços de 409 indústrias instaladas naquele ano (SÃO CARLOS: guia de informações, 1969), contando um aumento de 15% no número de estabelecimentos industriais em relação a 1965. Entre as indústrias instaladas nesse período, destacam-se pela importância a Dissoltex Indústrias Químicas LTDA, do ramo de tintas, esmaltes, solventes e processamento do couro² e a Construtora Araguaia S/A, especializada na construção de estradas de rodagem³, ambas localizadas às margens da rodovia Washington Luís.

Concentração urbana próxima ao sistema de transporte sobre trilhos

Com a crise agrícola e o desenvolvimento da indústria, a partir da década de 1930, o *locus* da produção em São Carlos se deslocou do campo para a cidade, com intensificação das instalações de fábricas em bairros próximos ao centro e a formação de bairros com grande concentração de população operária. Os processos de crescimento econômico e urbano adquiriram outra lógica de acumulação e organização espacial, ou seja, não mais se dava no sentido de diversificação do complexo cafeeiro, mas vinculada à produção industrial (destinada ao mercado interno) e construção de loteamentos e moradias para os trabalhadores. Acompanha esse desenvolvimento o crescimento do comércio e serviços local e regional. É nesta

² Disponível em: <http://www.dissoltex.com.br> (acesso em janeiro de 2015)

³ Disponível em: <http://www.planetabrasileiro.com/araguaia-construtora-brasileira-de-rodovias-s-a-sao-carlos-sp-F1407C70719D4> (acesso em janeiro de 2015)

transição justamente que Milton Santos identifica a formação do urbano, ou seja, quando as aglomerações populacionais deixam de servir às necessidades da *atividade* primária e passam a servir às necessidades inadiáveis da *população*, com verdadeira 'especialização do espaço' (SANTOS, 1979:71).

Desde a fundação de São Carlos (1857), até a data de implantação da ferrovia (1884), o crescimento da malha urbana ocorreu através do prolongamento da Rua São Carlos, no sentido norte-sul. A partir de 1889 até 1893, foram implantados os primeiros loteamentos: Vila Nery a nordeste, Vila Pureza a noroeste, Vila Isabel a sudeste e a Vila Prado a sudoeste. Depois de 1893 até 1935, foi implantado apenas mais um pequeno loteamento, a Vila Marcelino, próximo a Vila Isabel (LIMA, 2007)

As atividades industriais e de comércio em 1930 se concentravam próximas à rua General Osório e à rua São Carlos, ou seja, na área central, onde o bonde elétrico circulava. As indústrias e bancos se instalaram a uma distância máxima de três quarteirões do trajeto do bonde. Os bancos se situavam bem no centro da área urbana, próximos à catedral e ao jardim público (FEITOSA, 2015).

Com o crescimento industrial nas décadas de 1930 e 1940, as indústrias se concentraram em maior número próximas à estação ferroviária, mas também próximas ao trajeto do bonde. A área sudoeste, próxima à estação, estava entre o limite da área que corresponde aos primeiros arruamentos e aos bairros Vila Prado, Vila Marcelino e Vila Isabel. Desse modo, esses bairros se localizaram estrategicamente em relação à locomoção para as indústrias, permitindo um acesso fácil, por via pedestre ou pelo bonde, de qualquer ponto da cidade. A Vila Isabel, onde se concentrou a população liberta da escravidão, era o bairro que se situava mais distante das indústrias, a 14 quadras do acesso ao bonde.

No ano de 1930, o bonde elétrico circulava pela área central, onde havia atividade comercial e grandes sobrados destinados à moradia da elite econômica da cidade; circulava também pelos bairros Vila Nery e Vila Pureza (BRANDÃO, 2010), onde, segundo Devescovi (1987) e entrevistas⁴, predominavam moradores de classe média. Nos bairros da zona sul, próximos à estação ferroviária (Vila Prado, Vila Marcelino e Vila Isabel) onde se concentrava a população operária, o bonde não circulava (Correio de São Carlos, 13 de janeiro de 1938).

As maiores indústrias fundadas ao longo das décadas de 1930 e 1940 se instalaram próximas à estação ferroviária. É o caso de notáveis indústrias da época, como a Indústria Pereira Lopes (atual Eletrolux), fundada em 1946 no Jardim Bela Vista e também das indústrias de móveis Colmeia, Favoretto, da Fiação de Sedas São Carlos S/A, da fábrica de peneiras e pregos Jorge Narvaes e Cia. e da Fiação e Tecelagem Germano Fehr (PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS. Livro de impostos sobre indústrias e profissões para os anos de 1930 e 1948; CATÁLOGO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO, 1945).

Entre 1930 e 1949, houve significativo crescimento da população urbana e da área urbana destinada à sua moradia. Entre 1934 e 1950, a população total de 51.620 habitantes passou para 47.731. Mesmo com esse decréscimo, a população urbana cresceu de 20.791 (40%) em 1935, para 32.703 (69%) em 1950 (CENSO

⁴ Entrevistas concedidas por empresários industriais e do ramo imobiliário em São Carlos: Ítalo Cardinali Filho em 30/06/2014, Fernando Pereira Lopes em 30/06/2014, Irineu Massari em 01/07/2014 e Mario Maffei em 22/10/2014.

DEMOGRÁFICO: Estado de São Paulo. Recenseamento Geral de 1950), o que resultou em aumento de 11.912 habitantes urbanos (57%), em apenas 15 anos.

A partir de 1935, o processo de parcelamento do solo urbano se voltou para atender o êxodo rural que se iniciou com a crise de 1929. Entre 1935 e 1949, foram implantados 12 loteamentos (LIMA, 2007:78), totalizando uma área de 176 hectares em 15 anos.

A distribuição do comércio se concentrou em dois eixos principais: a rua General Osório e a rua São Carlos. Em relação aos bancos, foram fundados mais três: a Caixa Econômica (esquina da rua Alexandrina com a rua Conde do Pinhal), o Banco Paulista de Comércio S/A (General Osório, nº172) e o Banco Moreira Salles S/A (rua São Carlos, nº190) [PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS, 1948].

Entre 1935 e 1948, todos os loteamentos se localizaram próximos à estação ferroviária, às indústrias e ao comércio. Foram implantados os seguintes loteamentos: Jardim São Carlos (1935), Vila Bela Vista (1939), Vila Irene (1940), Vila Palmares (1948), Vila Lutfalla (1948) Vila Sônia (1948) e Vila Monteiro (1948). A maioria das moradias eram destinadas a classe operária, como mostrava a propaganda dos loteamentos em jornais. Portanto, se o processo de industrialização impõe um ritmo e uma lógica à urbanização, o período de 1935 a 1948 pode ser considerado como paradigma em São Carlos. Os 106,63 hectares de loteamentos implantados nesse período se localizaram ao redor das concentrações industriais, sendo que a localização das indústrias e demais atividades econômicas se concentraram próximas à estação ferroviária, em área bem servida pelo bonde elétrico. Pode-se afirmar que a localização do transporte sobre trilhos determinou a localização das atividades econômicas que, por sua vez, determinaram a localização dos loteamentos e das moradias (FEITOSA, 2015).

O sistema rodoviário e a ruptura da proximidade entre moradia e trabalho

O ano de 1949 revela um novo direcionamento na expansão urbana. Foram aprovados cinco novos loteamentos (69,8 hectares): a Vila Elizabeth, Vila Pelicano, Vila São José, Vila Faria e Vila Leonardo. Desses loteamentos, apenas a Vila Pelicano se localizou na região sul, próxima à estação ferroviária. Os demais bairros se concentraram nas regiões nordeste e leste da cidade, acompanhando os novos eixos de expansão da cidade (LIMA, 2007). Essa mudança deve-se à construção da rodovia e à mobilidade proporcionada pelo automóvel, que rompeu com a fixidez espacial das indústrias e das moradias próximas ao sistema de transporte sobre trilhos.

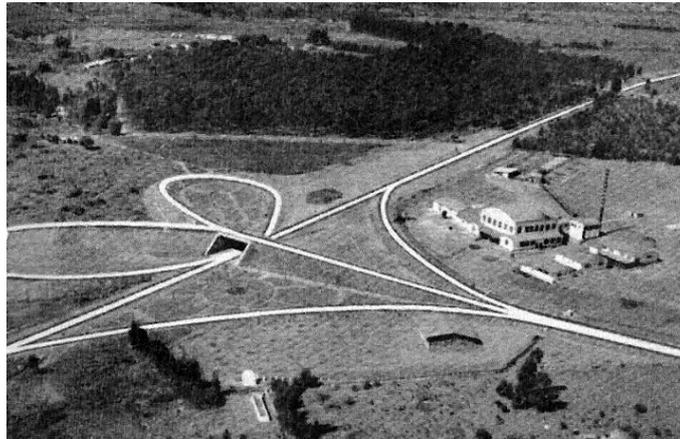
Em maio de 1943, por decreto estadual, havia sido declarada de utilidade pública para ser desapropriada pela Fazenda do Estado, uma faixa de terra necessária à construção da rodovia Araraquara-São Carlos (DECRETO N. 13.363, DE 12 DE MAIO DE 1943) e em abril de 1949, também fora declarada de utilidade pública, para ser desapropriada pelo Departamento de Estradas de Rodagem (DER), uma faixa de terra necessária à construção da estrada Rio Claro-São Carlos (DECRETO N. 18.566, DE 7 DE ABRIL DE 1949). Essas duas estradas formam parte da atual rodovia Washington Luís.

Como consequência do desenvolvimento do sistema rodoviário, a partir de 1949, teve início um direcionamento da expansão urbana em São Carlos rumo à rodovia, renunciando a nova localização da indústria afastada da ferrovia e a mudança na

relação moradia-indústria, associadas ao crescimento do número de automóveis e do acelerado crescimento do terceiro setor na economia.

A Lei Municipal nº 1456 de 1951 autorizou contratar por meio de concorrência pública, empresa para realizar o serviço de transporte coletivo por meio de ônibus. Assim, no início da década de 1950, começaria a funcionar no município o transporte coletivo urbano por ônibus (CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS, LEI Nº 1456 de 1951). A figura 1 abaixo mostra o acesso rodoviário à cidade de São Carlos através da Avenida São Carlos. No canto direito da imagem, vê-se o frigorífico São Carlos do Pinhal S/A, de onde partiam, na década de 1960, quatro linhas de ônibus que ligavam os bairros da região sul de São Carlos, onde se concentrava a população operária do município (FEITOSA).

Figura 1: Trevo e frigorífico em São Carlos na década de 1960.



Fonte: Prefeitura Municipal de São Carlos. Fundação Pró-Memória

A década de 1950 é o momento de inflexão na lógica territorial, apoiada pelo sistema rodoviário e estimulada economicamente pela industrialização, pela formação de um mercado interno e pelo Plano de Metas (1956-1961) que previa a construção de infraestruturas para dar continuidade ao processo de substituição de importação (NEGRI, 1996). Embora a extensa rede ferroviária continuasse a ter um papel importante, o sistema rodoviário ganhava crescente relevância, integrando mercados e áreas de fraco povoamento e de difícil acesso, sobretudo locais em que a ferrovia não chegava. Essas mudanças no sistema de transporte de caráter regional, aliadas ao processo de urbanização, constituíram a base para o desenvolvimento da indústria no interior do estado de São Paulo, que, segundo Negri (1996), a partir de 1967, cresceria a taxas superiores à capital e sua região metropolitana.

O desenvolvimento do sistema rodoviário alterou também a conformação do espaço intraurbano em São Carlos. Se durante as décadas de 1930 e 1940, a localização das atividades econômicas no município (indústrias, comércio e serviços) se concentrou próxima à ferrovia e essas atividades atraíram as moradias, a partir do início da década de 1950, a relação espacial entre indústria-transporte e indústria-moradia começou a se alterar, concomitante com a construção das rodovias São Carlos-Araquara e São Carlos-Rio Claro e com intensificação do sistema de pavimentação urbana. Assim, nas décadas de 1950 e 1960, a localização das indústrias deixou de se concentrar próxima à ferrovia, pois não dependia mais exclusivamente dessa, e os loteamentos se dispersaram pela periferia. A população

total do município, de 47.731 habitantes em 1950, passou para 86.385 habitantes no ano de 1970 (aumento de 81%). A população urbana passou de 32.703 habitantes em 1950 para 76.681 em 1970, ou seja, um aumento de 135% em duas décadas. No ano de 1950, a população urbana correspondia a 68,5% e no ano de 1970, já havia alcançado 88,8% da população total do município (IBGE. Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970).

A década de 1950 foi também o momento em que se intensificou o crescimento da área loteada, com 43 empreendimentos e uma área total de 751,2 hectares. Os loteamentos se dispersaram seguindo as avenidas que ligam à atual rodovia Washington Luís. Na década de 1960, desacelerou-se o ritmo de expansão da área loteada, com 415,52 hectares em 14 novos loteamentos (LIMA, 2007).

Com todas essas mudanças e com o aumento do número de indústrias, o poder público iniciou uma atuação no final da década de 1950, no sentido de controlar a localização das indústrias, colocando regras ou incentivos para sua instalação. Também foram aprovadas algumas leis relacionadas ao transporte rodoviário.

Pela Lei nº 1360, de 1951, foi criada na Diretoria de Obras da Prefeitura, uma seção especial de estradas e caminhos municipais sob denominação de “Serviço de Estradas de Rodagem Municipal”; a Lei nº 1438 aprovou um contrato lavrado em 24 de agosto de 1951 para a construção de uma estação rodoviária em terreno do Patrimônio Municipal, celebrado entre Miguel Petroni e a Prefeitura; a Lei nº 1456 autorizou contratar por meio de concorrência pública, empresa para realizar o serviço de transporte coletivo por meio de ônibus, para servir aos bairros da cidade (CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS, LEIS Nº 1360, 1438 e 1456, de 1951).

Portanto, o fato mais patente em relação à localização, é que as indústrias instaladas nesse período não se localizaram exclusivamente próximas à ferrovia, sendo que as maiores indústrias, invariavelmente, se instalaram próximas aos eixos rodoviários. Outro elemento em relação à localização foi a instalação das indústrias fora do perímetro urbano. No ano de 1948, 9% das indústrias se instalaram fora do perímetro urbano e, em 1965, esse número passou para 23%, indicando a mudança na forma de deslocamento do trabalhador para a fábrica.

Outro fator que permitiu maior mobilidade espacial na localização das indústrias e das moradias foi a substituição do transporte sobre trilho (bonde) pelo transporte coletivo por ônibus. Conforme apontado, em 1951, foi criada a lei que fez a parceria entre a prefeitura e a iniciativa privada para a construção da rodoviária e a lei para contratação de empresa de ônibus. A rodoviária foi construída em frente à estação ferroviária, onde doravante passou a maioria dos itinerários dos ônibus. Em 1962, o bonde elétrico foi desativado e o transporte coletivo urbano passou a ser exclusivamente por ônibus.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esse texto baseia-se na pesquisa de mestrado empreendida pelo autor, o qual faz um recorte para apreciação resumida de importante resultado. Trata-se de analisar como se desenvolveram as indústrias em São Carlos e como se relaciona com a urbanização no aspecto territorial de concentração ou dispersão de atividades urbanas. Chegou-se a conclusão de que as décadas de 1930 e 1940 geraram grande crescimento econômico industrial e deu origem à expansão do espaço e da população

urbana. Essas indústrias eram de bens de consumo não duráveis e a urbanização se concentrou próximo ao local de trabalho, majoritariamente industrial. As indústrias por sua vez se localizaram estrategicamente próximas ao sistema de transporte sobre trilhos.

Nas décadas de 1950 e 1960 se instalam indústrias de grande porte, produzindo bens de capital, entre outros. Contudo, no montante total, o setor de bens não duráveis ainda era mais representativo na economia local. A localização desses novos estabelecimentos industriais no sítio urbano se deu seguindo os eixos rodoviários em crescente expansão nessas décadas. O automóvel também trouxe mudanças significativas no espaço e na vida dos trabalhadores, como a dispersão dos loteamentos para locais distantes do posto de trabalho, conforme apontado no texto.

A relação entre industrialização e urbanização não se resume pela análise e metodologia apresentadas nesse artigo. Há ainda a participação dos industriais no ramo imobiliário e nas políticas públicas, as mudanças do modo de vida nos espaços de moradia e circulação, como ampliação das desigualdades e segregações em seus vários aspectos. Por se tratar de artigo reduzido, sente-se a falta análise mais aprofundada e de representações cartográficas, gráficas e pictóricas, que foram expostas pelo autor na dissertação de mestrado (FEITOSA, 2015).

Outro elemento a ser considerado é a continuação dessa pesquisa, ampliando o escopo no tempo, avançando sobre o período contemporâneo. A análise do processo histórico, no entanto, é importante para identificar as mudanças e encontrar melhores elementos para explicar o espaço geográfico atual.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BRANDÃO, Marco Antonio de Leite. O Bonde no Balão do Bonde. São Carlos, 2010.
- CANO, Wilson. Ensaio sobre a formação econômica e regional do Brasil. Campinas: Unicamp, 2002.
- DEVESCOVI, Regina C. Balieiro. Urbanização e Acumulação: um estudo sobre a cidade de São Carlos. – São Carlos: EDUSFCar, 1987.
- FEITOSA, Jardel Pontes. Industrialização e Urbanização em São Carlos nas décadas de 1930 a 1960. Dissertação (Dissertação-Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Área de concentração: Arquitetura, Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2015.
- LIMA, Renata Priore. O processo e o (des)controle da expansão urbana em São Carlos (1857-1977). Dissertação (Dissertação-Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Área de concentração: Arquitetura, Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos da Universidade de São Paulo, 2007.
- NEGRI, Barjas. Concentração e Desconcentração Industrial em São Paulo. Campinas – SP: Editora da UNICAMP, 1996.
- RATTNER, Henrique. Industrialização e Concentração Econômica em São Paulo. Rio de Janeiro, Fundação Getúlio Vargas, Serv. De publicações, 1972.
- SANTOS, Milton. Espaço e Sociedade (*Ensaio*). 2ª edição. Petrópolis: Editora Vozes Ltda, 1979.

REFERÊNCIAS DOCUMENTAIS

Atlas Censitário Industrial do Brasil, 1960. Rio de Janeiro: IBGE, 1965.

CÂMARA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS, LEIS Nº 1360, 1438 e 1456, de 1951

CATÁLOGO DAS INDÚSTRIAS DO ESTADO DE SÃO PAULO (exclusive o município da capital). São Paulo: D.E.E. 1943.

CENSO DEMOGRÁFICO: Estado de São Paulo. Recenseamento Geral de 1950

DECRETO N. 13.363, DE 12 DE MAIO DE 1943

DECRETO N. 18.566, DE 7 DE ABRIL DE 1949

IBGE. Censos Demográficos de 1950, 1960, 1970.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO CARLOS. Livro de impostos sobre indústrias e profissões para os anos de 1930; 1934; 1938; 1942; 1946; 1948. São Carlos: Fundação Pró-Memória de São Carlos