

A TEMPORALIDADE DOS OBJETOS TÉCNICOS: UMA ANÁLISE SOBRE O BAIRRO VILA INDUSTRIAL EM CAMPINAS E SUA RELAÇÃO COM AS FERROVIAS NO ESTADO DE SÃO PAULO

THE TEMPORALITY OF TECHNICAL OBJECTS: AN ANALYSIS ABOUT VILA INDUSTRIAL NEIGHBORHOOD IN CAMPINAS AND ITS RELATION WITH RAILWAYS IN THE STATE OF SÃO PAULO

Thamires Cristine CORRÊA¹
Francisco de Assis GONÇALVES JUNIOR²

Resumo: A organização socioespacial de uma cidade, quando considerada como resultado da acumulação desigual de diferentes temporalidades torna-se passível de ser analisada a partir das técnicas de produção utilizadas em diferentes períodos da história. A técnica, utilizada em determinado contexto histórico, acaba por se materializar no espaço através dos objetos técnicos, cada qual concebido para desempenhar funções específicas em meio a demanda econômica e social de cada período. A questão é que muitos destes objetos técnicos podem se tornar obsoletos pelo avanço de novas técnicas. Estas rupturas temporais são as principais responsáveis pelas políticas de reorganização, renovação ou reestruturação espacial das cidades. Sendo assim, considerando os conceitos de técnica, objeto técnico, totalidade, forma, função e rugosidade, presentes na obra de Milton Santos, buscamos analisar neste artigo as funções originais dos antigos objetos ou sistemas técnicos derivados da profusão de ferrovias no Estado de São Paulo entre o final do século XIX e início do século XX, e que fizeram e se fazem presentes no bairro Vila Industrial na cidade de Campinas, assim como as possíveis alterações funcionais delegadas a eles através de novas demandas urbanas.

Palavras-chave: Vila Industrial, ferrovia, objeto técnico, materialidade, função, Campinas.

Abstract: The sociospatial organization of a city, when considered as a result of the unequal accumulation of different temporalities is susceptible of being analyzed from the production techniques used in different periods of history. The technique, used in a certain historical context, turns out materialized in space through technical objects, each one designed to perform specific functions in the midst of the economic and social demand of each period. The matter is that many of these technical objects may become obsolete by the advancement of new techniques. These temporal ruptures are the main responsible points for the policies of reorganization, renovation or spatial restructuring of cities. Thus, considering the concepts of technique, technical object, totality, form, function and roughness, present in the work of Milton Santos, we seek to analyze in this article the original functions of the old objects or technical systems derived from the profusion of railways in the State of São Paulo between the end of the 19th century and the beginning of the 20th century, that were and are present in Vila Industrial neighborhood in the city of Campinas, as well as the possible functional changes delegated to them through new urban demands.

Keywords: Vila Industrial, railways, technical object, materiality, function, Campinas.

¹ Licenciada e Bacharel em Geografia pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas - (PUC-Campinas). Mestre em Geografia pela Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Docente na Secretaria de Educação do Estado de Mato Grosso (SEDUC-MT). E-mail: thami.cristine@gmail.com.

² Licenciado, Bacharel e Mestre em Geografia pela Universidade Estadual de Maringá (UEM), Doutor em Geografia pela Universidade de São Paulo (USP). Docente dos cursos de Graduação e Pós-graduação em Geografia da Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT). E-mail: fgjufmt@gmail.com.

Introdução

O bairro Vila Industrial apresenta uma história de organização espacial muito diferente daquela ocorrida na área central de Campinas entre o final do século XIX e início do século XX. Diferentemente do centro elitizado, o bairro abrigava essencialmente as classes operárias da cidade e que em sua imensa maioria trabalhava nas recém-inauguradas ferrovias.

As linhas de ferro adentraram efetivamente a cidade de Campinas em 1868 através da criação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e posteriormente pela criação em 1875 da Companhia Mogiana. As linhas de ferro das Companhias delimitavam exatamente a divisa entre o centro elitizado e a vila operária, ampliando a segregação do bairro. Dessa forma, a organização espacial da Vila Industrial em seus primeiros anos de existência, remete essencialmente à criação deste complexo ferroviário, delimitando as relações sociais e consolidando as funções e formas espaciais.

No entanto, com o passar dos anos novas técnicas de trabalho surgiram, assim como novos objetos técnicos acabaram sendo criados. Neste contexto a ferrovia acabou se tornando obsoleta frente aos novos caminhos do progresso econômico, boa parte de sua função original acabou se perdendo, sua estrutura original assim como os prédios industriais, comerciais e residências associados a seus tempos áureos acabaram entrando em estado de degradação, salvo os casos onde estas rugosidades do espaço geográfico foram refuncionalizadas a partir de novas demandas sociais.

Considerando este quadro inicial, buscamos analisar como esta materialidade representada pelos objetos técnicos do passado ou rugosidades do espaço geográfico, ligada de forma direta ou indireta a esse sistema técnico chamado de ferrovia, foram "tratados" pela sociedade no tempo, principalmente no que se refere as novas funções delegadas a eles. Ainda neste sentido buscamos analisar quais as consequências desta "tratativa" social em termos de estrutura urbana na atualidade. Para tal consideramos como base os conceitos de técnica, objeto técnico, totalidade, forma, função e rugosidade presentes na obra de Milton Santos.

1- A técnica na obra de Milton Santos.

Para se compreender as dinâmicas de uma cidade, as relações existentes, seus símbolos e poderes, é fundamental que seja feito um estudo das formas e dos processos sociais urbanos. Segundo Silva (2012), para ir ao encontro da interpretação dos lugares, a geografia tem que considerar que as formas são sociais e são produtos históricos, resultado da ação humana sobre a superfície terrestre, e que expressam a cada momento as relações sociais que lhe deram origem.

Santos (1978) define forma como o aspecto visível, exterior de um conjunto de objetos, a função é a atividade desempenhada pelo objeto criado e a estrutura-social-natural é definida historicamente. Ele ainda define processo como a ação que é realizada de modo contínuo, visando a um resultado que implica tempo e mudança. Os processos ocorrem no âmbito de uma estrutura social e econômica, resultando de suas contradições internas.

Os processos são organizados através de uma estrutura social e econômica contextualizada historicamente e que por sua vez define as funções e formas materiais que compõe o espaço geográfico, e que permanece em constante movimento. A análise da relação tempo/espaço torna-se indissociável nesta concepção.

Sob este contexto, Saquet e Silva (2008) afirmam que o espaço geográfico é construído processualmente e contém uma estrutura organizada por formas e funções que podem mudar historicamente em consonância com cada sociedade.

Para trabalhar conjuntamente com tempo e espaço, conforme afirma Santos (2004), é necessário que estes sejam tratados, segundo parâmetros comparáveis. Como o espaço é concreto (via forma), é necessário que a análise do tempo também o seja, para tal, o autor propõe a “empiricização” do tempo, que pode ser realizado através da análise das técnicas ou dos objetos técnicos materializados em determinados períodos históricos. Objeto técnico se refere ao objeto criado para realizar determinada função a partir da técnica desenvolvida em determinado período histórico, a ferrovia e seus elementos são exemplos claros de objetos técnicos materializados a partir de um determinado contexto social e econômico, distinto do atual no Brasil.

[...] a principal forma de relação entre o homem e a natureza, ou melhor, entre o homem e o meio, é dado pela técnica. As técnicas são um conjunto de meios instrumentais e sociais, com os quais o homem realiza sua vida, produz e, ao mesmo tempo, cria espaço. Essa forma de ver a técnica não é, todavia, completamente explorada (...). Um inventário dos estudos empreendidos sobre a técnica deixa ver que esse fenômeno é freqüentemente analisado como se a técnica não fosse parte do território, um elemento de sua constituição e da sua transformação (SANTOS, 2004, p. 29).

Santos (2004) enfatiza que o espaço é formado de objetos técnicos, onde a técnica entra como um traço de união, tanto historicamente como epistemologicamente, pois as técnicas, de um lado, dão-nos a possibilidade da empiricização do tempo e, de outro lado, a possibilidade de uma qualificação precisa da materialidade sobre a qual as sociedades humanas trabalham. Então, essa empiricização pode ser a base de uma sistematização, solidária com as características de cada época.

As técnicas participam na produção da percepção do espaço, e também da percepção do tempo, tanto por sua existência física, que marca as sensações diante da velocidade, como pelo seu imaginário. Esse imaginário tem uma forte base empírica. O espaço se impõe através das condições que ele oferece para a produção, para a circulação, para a residência, para a comunicação, para o exercício da política, para o exercício das crenças, para o lazer e como condição de "viver bem" (SANTOS, 2004, p.55).

O autor continua afirmando que:

As técnicas são datadas e incluem tempo, qualitativamente e quantitativamente. As técnicas são uma medida do tempo: o tempo do processo direto de trabalho, o tempo da circulação, o tempo da divisão territorial do trabalho e o tempo da cooperação (SANTOS, 2004, p. 54).

Sendo assim, as técnicas distinguem as épocas, pois cada época tem suas próprias formas de fazer: “Os sistemas técnicos envolvem formas de produzir energia, bens e serviços, formas de relacionar os homens entre eles, formas de informação, formas de discurso e interlocução” (SANTOS, 2004, p. 177).

As diferenciações espaciais visíveis na cidade, por exemplo, estão associadas a uma estrutura hierarquizada, resultante da combinação de diversas variáveis, a saber: níveis tecnológicos distintos, relações de produção, taxas de lucro, lutas de classe etc. (BERNARDES, 2010).

Nesse processo, podemos destacar que ao mesmo tempo em que há desigualdade espacial de distribuição da técnica em um determinado período da sociedade, em outro,

futuro, torna-se possível a convivência de diferentes objetos técnicos, provenientes de outras épocas, sendo que normalmente os mais antigos, terão suas funções originais alteradas, como veremos no subcapítulo seguinte.

1.1- O objeto técnico no tempo: as funcionalidades

Primeiramente é preciso partir da premissa de que “num mesmo pedaço de território, convivem subsistemas técnicos diferentemente datados, isto é, elementos técnicos provenientes de épocas diversas” (SANTOS, 2004, p. 42). Este fato por sua vez, nos revela que as funções desempenhadas por esses subsistemas técnicos no tempo foram geridos por determinados processos hegemônicos de reprodução econômica e social, ou seja, cada organização socioeconômica determinou a relação entre a concepção e a consolidação da infraestrutura tecnológica mediante a uma prévia noção da função a ser desempenhada por ela.

Mas a questão é: como os objetos técnicos, ao tornarem-se desprovidos de sua funcionalidade, pela evolução da técnica, são absorvidos pela sociedade?

Primeiramente é importante destacar que Santos (1978 e 2004) dá a estes objetos técnicos, representados por formas herdadas o nome de *rugosidades*.

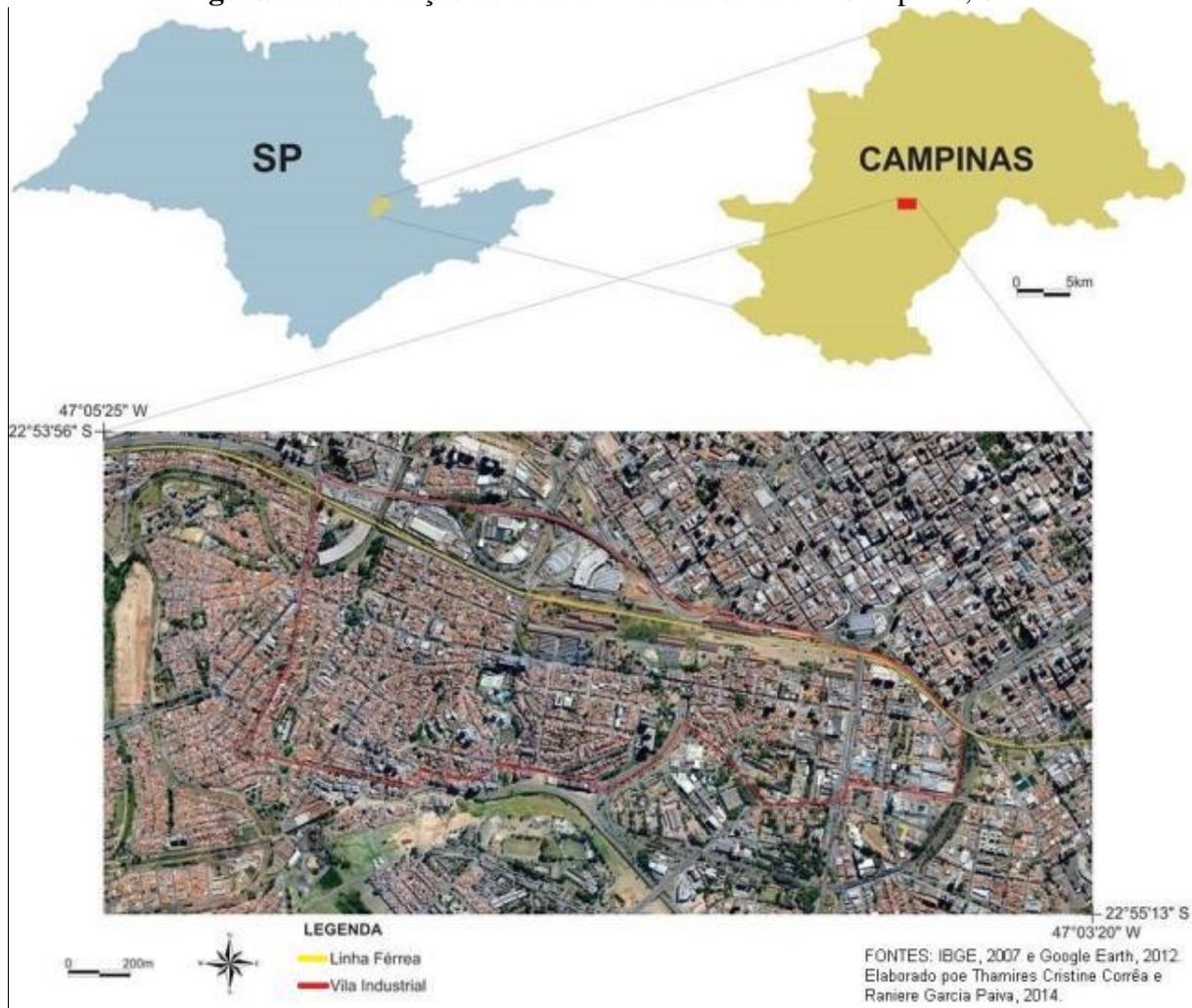
Chamemos *rugosidade* ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam como formas isoladas ou como arranjos [...]. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas de divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho (SANTOS, 2004, p. 140).

Para o autor, a manutenção destas formas espaciais depende do nível de adequação ou readequação (através de novas funcionalidades) que estas formas têm em relação as demandas do presente histórico. Santos (2012) ainda ressalta que:

[...] a funcionalidade ou eficácia dos objetos técnicos que compõe o espaço esbarra nos limites materiais do objeto técnico (o tempo de duração e resistência dos materiais; e capacidade de resposta do objeto ao trabalho de manutenção, aperfeiçoamento e readequação funcional), e nos limites políticos e normativos ou jurídicos impostos pela totalidade social (SANTOS, 2012, p. 2).

Neste trabalho, o objeto de estudo selecionado, reflete claramente estes tipos de relações, sendo que o ponto chave se assenta na desativação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que margeia o bairro Vila Industrial (Figura 1).

Figura 1: Localização do Bairro Vila Industrial em Campinas, SP.



Organizado por Autor

Sendo assim, estruturou-se como objetivo de pesquisa, compreender como se deu a produção do espaço no Bairro Vila Industrial, a partir da implantação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e da Companhia Mogiana e como este tem se organizado após a desativação de tais ferrovias.

Nesse caminho, verificaram-se questões associadas à economia, ao trabalho e a política, além de questões referentes às desigualdades socioespaciais presentes no tempo histórico derivadas da relação estabelecida entre o bairro em questão e a área central de Campinas. Por fim, verificou-se também, as formas remanescentes desses antigos processos (heranças socioespaciais), sobre os quais, novas funcionalidades ganharam destaque.

2- Metodologia

No que se refere a metodologia esta pesquisa se assentou sob três momentos de coleta de dados:

O primeiro se ateu aos levantamentos bibliográficos, associados a investigação de materiais já produzidos, (documentos, livros, artigos, dissertações e teses) e que envolvem como temática a questão histórica em sua relação com a produção do espaço geográfico em Campinas e na Vila Industrial.

O segundo momento se vinculou a realização dos trabalhos de campo na Vila Industrial, pois entende-se que o trabalho empírico *in loco* é de fundamental importância ao pesquisador pois permite que o mesmo realize uma análise imersiva sobre a dinâmica do lugar geográfico, sanando muitos dos questionamentos gerados ao longo do levantamento bibliográfico. A imersão do pesquisador em campo também possibilita a revelação de novas nuances anteriormente não percebidas. Durante estes trabalhos foram feitos registros fotográficos das rugosidades remanescentes no bairro, assim como foram consultados, em um terceiro momento metodológico, alguns dos moradores e comerciantes mais antigos da área, no intuito de obtermos a localização exata dos antigos imóveis demolidos.

O mapa de localização assim como o limite (atual) representado³, foi gerado em ambiente GIS e teve como base as imagens do Google Earth com auxílio do Google Maps e dos dados espaciais georreferenciados do IBGE, além de consulta a mapas presentes em artigos e dissertações sobre a Vila Industrial.

A planta de 1900 fornecida pela Prefeitura Municipal foi adaptada de Costa (2010) pelos autores, nesse procedimento apenas a nomenclatura foi alterada.

3- A ferrovia em Campinas: aspectos gerais e o surgimento da Vila Industrial.

Antes de adentrar a discussão sobre a chegada da ferrovia como objeto técnico em Campinas, e em específico na Vila Industrial, torna-se importante compreender os fatos históricos que alçaram a cidade a um patamar de destaque, não só para a economia paulista, mas para a economia brasileira. A transição da análise geral para a discussão específica das implicações do objeto técnico em estudo ocorrerá de forma gradual, de acordo com que os fatos históricos forem sendo relatados.

No século XVIII o ciclo do ouro foi responsável pela consolidação de diversos núcleos urbanos, principalmente no interior do Brasil, com intensas atividades econômicas, desempenhando funções urbanas de moradia, comércio e cultura, sendo que este desenvolvimento foi postergado, quando a atividade aurífera perdeu forças (PEDROSO, 2007, p. 5).

A partir dessa perspectiva, Badaró (1996), destaca que “nos caminhos do ouro” foram construídos diversos pousos, para abastecimento de caravanas, e instalados postos para o registro fiscal e a cobrança de taxas que incidiam sobre o minério extraído. Os pontos de passagem obrigatórios deram origem a uma vasta rede de vilas no interior do território brasileiro. Campinas surgiu nesse contexto, como destaca Pedrosa (2007).

Campinas surge como “caminho” para as terras de Minas Gerais e de Goiás; e os posteriores ciclos da borracha na região Norte e do café na região Sudeste, no qual Campinas, efetivamente, deixa de ser somente uma “parada” para tropeiros ou uma “passagem” e torna-se uma cidade (PEDROSO, 2007, p. 16).

No início do século XVIII, o Brasil passou por uma crise na mineração, que atingiu as principais cidades mineiras da época (Tiradentes, Ouro Preto, Mariana e Sabará), tendo

³ É importante destacar que através da análise dos relatos de localização dos imóveis constatamos que os limites da Vila Industrial se alteraram no tempo, atualmente o bairro possui uma área muito menor que a do passado, muito do que era considerado como Vila Industrial ou bairro Piçarrão, hoje delimita em partes outros bairros como a Vila Rialto, Vila Saturnia, São Bernardo, Parque Itália, Parque Industrial etc. A área do Hospital Mario Gatti, por exemplo, hoje tendo como logradouro a Avenida Prefeito Faria Lima, na altura do bairro Parque Itália, já fez parte no passado da Vila Industrial ou bairro Piçarrão.

como base motivadora a Guerra dos Emboabas. Diante da crise, muitos paulistas acabaram por recorrer a novos lugares para a busca de minerais, nesse processo surge o Caminho dos Guaiases, estrada rudimentar que ligava a província de São Paulo a Goiás, local este, onde havia sido encontrado ouro e que serviu de alternativa à conturbada economia de Minas Gerais (PEDROSO, 2007).

O Caminho dos Guaiases, rústica picada, que ligava São Paulo às novas jazidas de ouro, interceptava em territórios da Vila de Jundiáí, densa mata que se estendia do Ribeirão dos Pinheiros até os campos de Mogi. Três campinhos com regatos, em meio do caminho, única oportunidade de descanso e alimentos verde para as tropas, justificaria uma construção de um pouso, a concessão de sesmarias e o desenvolvimento do bairro rural (BADARÓ, 1986, p. 11).

O ciclo do ouro proporcionou uma dimensão única de exploração do interior do Brasil, pois segundo Pedrosa (2007), o processo de “entradas e bandeiras” adentrou as matas em busca de riquezas, caminhos que deixaram marcas pelo interior dos atuais estados, paulista e mineiro, e que foram fundamentais para o surgimento das primeiras vilas e posteriormente cidades.

Campinas, neste contexto, proporcionava condições necessárias para a implantação de um pouso, além de boa pastagem para os animais e água em abundância. Sendo assim, em 1745 estabelece-se na região um primeiro “bairro rural”, pertencente à Vila de Jundiáí, chamado de Bairro do Mato Grosso das Campinas. “A população inicial se estabeleceu no intuito de praticar agricultura de subsistência e atender a demanda dos tropeiros que por aqui paravam em busca de pouso e alimentos” (BATTISTONE FILHO, 1996 *apud* PEDROSO, 2007 p. 6).

Naquela época, a população que vivia no “Bairro das Campinas” dependia totalmente da Vila de Jundiáí, pois não havia no Bairro nenhuma seção jurídica ou administrativa da sesmaria, nem mesmo Igreja ou cemitério. Esta situação fez com que os moradores ficassem insatisfeitos e lutassem para que houvesse uma autonomia religiosa e a posterior construção da Igreja e do cemitério (CAMPOS JUNIOR, T., 1952 *apud* PEDROSO, 2007, p. 6).

Em 1773, os moradores conseguiram a licença para a construção da Igreja Matriz, na verdade de uma capela provisória, pois não havia dinheiro suficiente para a construção de uma Igreja. Logo depois da expedição desta licença, Francisco Barreto Leme, primeiro colonizador do “Bairro”, sesmeiro e líder local, foi nomeado o diretor e fundador da povoação pelo Governador da Capitania de São Paulo, Luiz Antonio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Matheus (BADARÓ, 1986).

Em 14 de julho de 1774 foi inaugurada a capela provisória “[...] situada na época, onde se acha erguido o monumento a Carlos Gomes – e o local da demarcação da Matriz definitiva – onde está situada hoje, a Matriz do Carmo [...]” (BADARÓ, 1986, p. 13). Este fato, juntamente com a nomeação de Francisco Barreto Leme, marca a fundação da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso, na data da inauguração da capela. A simultaneidade religiosa com o governo civil constituiu a estrutura política-administrativa da época (PEDROSO, 2007)

Conforme Badaró (1996):

Barreto Leme — único, no bairro a morar em sesmaria concedida pelo governo — tinha, como sesmeiro, compromisso de fomentar a criação do povoado, doando se necessário suas terras para o novo logradouro público. Assim procedeu, doou um rossião de ¼ de légua, nas pastagens do campinho

do meio, em cujo centro foram instaladas a igreja, sede da freguesia, a praça e as primeiras quadras, segundo as orientações urbanísticas recebidas (BADARÓ, 1996, p. 20)

Toda a área de desenvolvimento urbano de Campinas, até o final do século XIX, se assentou nesta área doada por Barreto Leme, onde foram construídas casas e a capela, e até mesmo, a estrada dos Guaiases que passava pelo “primeiro campinho” (atual bairro do Proença), a qual foi desviada para passar no “campinho do meio”, bem próximo à capela, cuja área se tornou um espaço de maior infraestrutura local e veio a ser mais tarde, o núcleo central da cidade (PEDROSO, 2007)

Em 1797, a freguesia foi elevada à condição de Vila sendo denominada Vila de São Carlos. No ato foram definidos os limites de seu território; demarcados o rossio e a localização da Casa do Conselho e Cadeia; erigido o Pelourinho, símbolo da justiça e procedidas às primeiras eleições para juízes e vereadores (BADARÓ, 1996, p. 21)

Percebe-se, portanto que todas as nuances do processo de consolidação da futura Campinas se estabeleceram nesse primeiro período a partir do tropeirismo, sendo a mineração a técnica responsável por seu desenvolvimento inicial e as estradas utilizadas por tropeiros o principal objeto-técnico responsável pela organização espacial urbana, não só de Campinas, mas de diversos núcleos do interior paulista.

Economicamente, o declínio da mineração, reduziu o fluxo no Caminho dos Guaiases, fazendo que um número significativo de famílias se fixasse na Vila, pois a presença de terras devolutas e de fácil apropriação, além da proximidade com São Paulo, foi atrativa para o estabelecimento destas pessoas que passariam a produzir cana-de-açúcar (BADARÓ, 1986). Neste mesmo sentido Semeghini (1991) destaca que:

O primeiro impulso importante de povoamento ocorre com a introdução da cana em suas terras. Composta de 266 pessoas em 1775 a população passa, em 1836, para cerca de 6.600 das quais 3.950 eram escravos. Em 1774, haviam [sic] três engenhos na povoação, tendo esse número subido para 93 em 1836, quando Campinas já era o maior produtor de açúcar de São Paulo (SEMEGHINI, 1991, p. 16-17).

Desta forma, torna-se importante destacar que Campinas teve a expansão de sua produção de cana-de-açúcar, concomitante com o declínio da mineração. Assim, Campinas surgiu a partir do declínio do movimento tropeirista, que não se extinguiu totalmente, e sua economia passou a ser organizada a partir da monocultura da cana de açúcar, com a apropriação das pequenas propriedades, mais antigas, baseadas na policultura de subsistência.

O açúcar era exportado para a Europa com grande aceitação, o que entusiasmou os paulistas, gerando um surto açucareiro na capitania, o que explica o papel fundamental que o cultivo da cana exerceu nesse período (PUPO, 1969).

Quanto a esse período de grande destaque da lavoura de cana-de-açúcar, no mercado europeu, Badaró (1996) afirma que:

A partir da última década do século XVIII, a elevação dos preços do açúcar na Europa transformaria gradativamente a economia da freguesia, baseada até então na policultura de subsistência. Impunha-se a agro-indústria do açúcar, voltada para exportação, que iria caracterizar-se como atividade

predominante da Vila de São Carlos, modificando seus hábitos e imprimindo nela os primeiros traços de riqueza (BADARÓ, 1996, p. 21)

Grandes latifúndios foram constituídos pela reunião de pequenas propriedades rurais e a concessão de novas sesmarias, nas quais se instalavam os engenhos com mão de obra escrava, voltados para a produção de açúcar para exportação (BADARÓ, 1986). Assim:

[...] despontava a vida na cidade, onde os senhores de Engenho construíam casas para fins de semana, desempenhavam suas atribuições administrativas e religiosas, dispunham de um incipiente comércio de tecidos, roupas e utensílios domésticos, importados de Portugal e contavam com artífices dedicados à arte de construir e equipar suas moradias. Médicos, músicos, advogados e professores completariam, nos anos seguintes, a população da cidade, que aumentaria significativamente (BADARÓ, 1986, p. 17).

A cana de açúcar nesse espaço-tempo proporcionou a Vila de São Carlos as bases para um grande avanço na infraestrutura. Segundo Semeghini (1991), outra importante consequência do ciclo do açúcar foi o crescimento, melhoria e diversificação do sistema viário.

Até fins do século XVIII, as principais vias de comunicação em São Paulo eram a ligação com o Vale do Paraíba e o Rio de Janeiro (norte); o caminho do sul, para Curitiba, passando por Sorocaba; a via das monções, para Mato Grosso, usando o rio Tietê a partir de Porto Feliz e o caminho de Goiás, que ligava São Paulo a Jundiá, Campinas, Mogi-Mirim, Casa Branca e Franca. Uma ligação de Porto Feliz e Itu com Piracicaba estabeleceu-se no começo do século XIX (SEMEGHINI, 1991, p. 17).

Nesse período, o açúcar era transportado por tropas de mulas para o litoral através de caminhos de terra batida.

A produtividade nas terras de Campinas era maior que das terras do litoral, onde primeiramente a cultura foi adotada, porém as más condições das estradas causavam graves prejuízos, desperdiçando o açúcar e comprometendo muito a sua qualidade (MORAES, 2009).

A cultura da cana-de-açúcar, base econômica da cidade até cerca de 1840, não trouxe apenas capital, mas também incentivou a ampliação do sistema viário provincial e local, o que transformou Campinas em um ponto de convergência de caminhos. Essa posição privilegiada no cenário paulista serviu de pano de fundo, para que o café substituisse a lavoura de cana-de-açúcar (COSTA, 2010).

A marcha do café, que já era produzido no Vale do Paraíba, chegou a Campinas, no momento em que “estavam esgotadas as possibilidades de sua expansão no Vale do Paraíba.” (CAMILLO, 1998, p. 17).

No Vale do Paraíba a falta de novos solos cultiváveis devido a seu empobrecimento, imprimiram tanto custos mais altos, quanto baixa produtividade. Nesse período, Campinas, ainda denominada Vila de São Carlos, já apresentava uma infraestrutura estabelecida e que determinava as bases da economia local, gerada a partir da primeira fonte de riqueza reportando a cana como primeiro produto principal (MORAES, 2009)

A partir de 1835, já se nota na Vila de São Carlos uma produção significativa de café. Isto ocorreu em decorrência das visíveis vantagens oferecidas pela cultura cafeeira, como o preço elevado no mercado internacional e a necessidade de uma força de trabalho menor, empregada na produção, ampliando os lucros dos senhores (BADARÓ, 1996).

Assim como a produção canavieira, a produção do café voltava-se para o mercado externo, porém, segundo Semeghini (1991), o plantio de café valeu-se do sistema viário regional, uma importante marca remanescente do ciclo do açúcar, facilitando o relacionamento do tecido social da região, ajudando na circulação do fluxo, tanto comercial como de pessoas. Nesse caso a função das estradas se mantém, apesar da transição econômica da cana-de-açúcar para o café.

Esses mecanismos proporcionaram à Campinas uma posição estratégica no sistema de transportes, colocando-a como um dos mais importantes centros urbanos e regionais do Estado.

Em pouco tempo, o café se tornou o principal produto de exportação brasileiro, fonte de acúmulo de capital. Dentro desse contexto, as mudanças no núcleo urbano do município se acentuaram, como afirma Semeghini (1991):

Essa transformação na base agrícola local gerou uma série de mudanças no núcleo urbano. Os artesãos, apenas 2,8% da população em 1809, dobram sua participação, atingindo 5,6% em 1829. O crescimento mais intenso ocorreu no setor de serviços: de 5,7% para 15,5%. Enquanto em 1809 apenas 1,89% dos chefes de famílias eram comerciantes, em 1829 eles somavam 13,4%. Trabalhadores em transportes passam de 0,2% para 3,6% e, expressivo, os *rentiers* que eram 0,6% em 1809, em 1829 atingiam 2,4% (SEMEGHINI, 1991, p. 19)

Os rumos dessa modernização, provenientes do acúmulo causado pela monocultura do café, trouxe modificações no modo de vida da população, modificando o conteúdo social e econômico.

“Em 1842 a Vila de São Carlos é elevada à categoria de município e retoma a denominação de Campinas, porém não há uma explicação encontrada para a mudança do nome” (CABRAL, 1952 *apud* PEDROSO, 2007 p. 10). Campinas torna-se um dos principais polos produtores, como afirma Camillo (1998).

De 1836 a 1854, Campinas salta de uma produção de 8.021 para 335.550 arrobas de café. O *boom* assinalado leva a cidade a constituir-se na principal produtora do Oeste Paulista da então província de São Paulo. Em 1870, o município produziu 1.300.000 arrobas, cabendo novamente ao Oeste Paulista o papel principal na expansão cafeeira do país. Localmente isto traduziu-se em estímulos às atividades econômicas em geral exigindo a modernização da economia (CAMILLO, 1998, p. 17-18).

Esse período de transição trouxe a Campinas grande prestígio político e social.

A crescente economia cafeeira de Campinas trazia consigo um grande poder político e econômico por parte dos Barões do Café. Esta população composta pelas famílias dos grandes fazendeiros começa a se transferir para a área urbana mantendo suas fazendas mais a distância, atraindo para a cidade muitos comerciantes, em especial os estrangeiros (LIMA, 2006, p. 120).

Segundo Pedrosa (2007), com o fim do tráfico negreiro em 1850, o Brasil passou a promover a entrada de imigrantes europeus para trabalharem nas lavouras como assalariados.

A modificação de mão de obra escrava por imigrantes (mão de obra assalariada, na maioria dos casos) criou condições propícias para o aparecimento e expansão das primeiras

fábricas em Campinas, uma vez que os países de onde vinham os imigrantes já tinham iniciado o processo de industrialização.

Essa nova cultura produziu uma vida urbana atrelada ao capital cafeeiro, proporcionando também a formação das classes médias, compostas pelos profissionais liberais e pequenos comerciantes, e o início de uma classe operária (COSTA, 2010).

Esse processo ampliou as relações pautadas na produção capitalista, consolidando o espaço urbano na cidade e indicando os caminhos para uma nova fase pré-industrial.

Através do acúmulo de capital, ampliam-se as empresas de serviços públicos e privados, de estabelecimentos comerciais e, sobretudo, industriais voltados para a produção de bens de consumo e também de máquinas, de peças e de implementos agrícolas. Lapa (1996) destaca que as indústrias desse período contemplavam uma variedade de produtos:

[...] datando as primeiras de 1852/1853, respectivamente, de velas de cera de propriedade de G. P. de Vasconcelos, e de móveis, para irem se alargando na variedade do que se produzia. Há mesmo uma sequência de inaugurações de fábricas, como, em 1857 a fábrica de chapéus de Bierrenbach & Irmãos, que posteriormente estende suas atividades, industriais para máquinas agrícolas; em 1858, a fundição de implementos agrícolas dos irmãos Faber; em 1870, a fundição de Pedro Anderson; em 1874, a Lindgerwood; em 1875, Guilherme Mac-Hardy, com a indústria Mac-Hardy; a fábrica Pacheco e Silva (1883) e outras que se seguem somando mais de uma dezena e produzindo colchões, patins, móveis, jóias, bebidas (como cerveja e licores, espirituosos e refrigerantes), sapatos e chapéus finos de castor, merinó, seda, veículos como sages, carros e carruagens, fogos de artifício, tijolos, objetos e utensílios de couro, conservas alimentícias, sabão e óleos de amendoim e mamona etc (LAPA, 1996, p. 110).

Pode-se observar a importância que a inserção de diversas atividades econômicas e o desenvolvimento urbano teve no intuito de atender a demanda populacional, principalmente nessa fase de transição da economia baseada no trabalho escravo para uma economia capitalista assalariada.

Segundo Moraes (2009), na segunda metade do século XIX foi implementado um novo urbano na cidade, determinado por essa nova função, definidora das técnicas que seriam empregadas.

Segundo Cano (1977), a acumulação advinda do café permitiu que o excedente gerado pudesse ser aplicado em investimentos urbanos, tais como: a expansão das ferrovias, empresas de serviço público, indústrias, bancos, sistemas de armazenagem e comunicação. Nesse processo, Campinas foi favorecida na implantação dessas infraestruturas urbanas, por estar mediando as relações comerciais entre capital e interior.

O avanço das linhas férreas e suas estruturas funcionais, em grande parte importadas dos Estados Unidos e Inglaterra, tiveram como base precursora a criação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em 1868. Esta nova empreitada teve como principais investidores os Barões do Café, que tinham a necessidade de escoar seus produtos para a Europa, como afirma Semeghini (1991):

Vale assinalar aqui três iniciativas que ocorrem no final da década e que atestam isso: a fundação em Campinas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, como se sabe com importante aporte de capital dos fazendeiros de café (1868); a instalação na cidade, também em 1868, da Companhia Lidgerwood, montando máquinas importadas dos EUA para o beneficiamento do café (pouco depois, a empresa se instalaria também em

São Paulo) e a formação em 1871 da Associação Auxiliadora da Colonização, por grandes fazendeiros e capitalistas do Oeste (SEMEGHINI, 1991, p. 37)

“Na tarde de 11 de agosto de 1872, uma multidão se aglomerou junto à recém erguida Estação Paulista para assistir, pela primeira vez, a um trem chegar a Campinas” (BICALHO, 2004 *apud* COSTA, 2010, p. 21).

A partir desse momento, a estação localizada em um largo situado no prolongamento da rua São José, atual 13 de maio, reafirmaria a segregação socioespacial do espaço urbano em Campinas, como veremos a seguir.

Essa reafirmação da segregação se dá pelo fato de que mesmo antes da construção da ferrovia, medidas já haviam sido impostas, através de instrumentos normativos, regidos pela política nacional, para a regulamentação sobre o espaço da cidade, principalmente no que se refere ao ordenamento físico. Nesse sentido, Lapa (1996) menciona que as posturas municipais encarregavam-se de discriminar as áreas de expansão e as formas de uso do solo urbano:

É proibido: 1º ter estabelecimento de curtume na cidade ou seus arrabaldes. 2º ter dentro da cidade e arrebalde, fabricas de fazer ou compor fumo, sabão, óleos e qualquer outra matéria em que se empreguem ingredientes que possam exalar vapores mefíticos ou corruptores da atmosfera e prejudiciais a saúde publica, ou mesmo incômodos ao olfato. 3º ter dentro da cidade fornos de fundição de metais. A Câmara marcará um quadro fora da cidade em que se possam levantar os estabelecimentos de que trata o presente artigo (LAPA, 1996, p. 193)

A partir desse planejamento urbano, tudo que fosse julgado pela política municipal como impactante para cidade, teria que ser encaminhado para outra área, fora do recinto central.

Posteriormente, estas políticas acabaram por reforçar o papel da linha férrea como objeto-técnico responsável pela organização do espaço (no sentido da segregação), pois notadamente o limite da área central se dava justamente na ferrovia, mais precisamente na área da estação. A área determinada para absorver as formas de uso impactantes estaria, portanto, localizada na vertente oposta a área central, sendo o Complexo Ferroviário da Companhia Paulista o "divisor de águas". Neste período o atual bairro Vila Industrial ainda era denominado Piçarrão e que segundo Badaró (1996), era constituído por terrenos baixos, alagadiços e desvalorizados.

A principal obra fora da área central, construída antes da construção do complexo ferroviário foi o hospital de Isolamento chamado de Lazareto dos Morféticos ou Asilo dos Morféticos instalado em 1863.

Em 9 de agosto de 1863 era inaugurado o Asilo de Morféticos que a cidade teve, localizado próximo do Matadouro Municipal, no atual bairro da Vila Industrial, numa chácara descrita como um "estabelecimento singelo, mas dispondo de acomodações arejadas, muito limpas e espaçosas, de maneira a preencher o fim a que se destinava” (LAPA, 1996, p. 228-229).

Após 22 anos da fundação do Lazareto dos Morféticos, já após a construção da Estação da Companhia Paulista, o Matadouro Municipal foi instalado em sua vizinhança.

Em 1881, uma empresa particular, que tinha à frente Bento Quirino dos Santos, Francisco Glicério e o engenheiro Ramos de Azevedo, a Cia. Campineira do Matadouro Municipal criou o Matadouro Municipal em prédio que ficava na Vila Industrial (Piçarrão), encampado pela Câmara Municipal em 15 de julho de 1885. Era um edifício com dois pavilhões com escritório, cômodos de matança do gado, salga, depósito de porcos e outros animais. A sua planta e a direção da construção foram de Ramos de Azevedo (LAPA, 1996, p. 198).

Entre o Matadouro Municipal e o Hospital Asilo dos Morféticos, segundo Camillo (1998), evidencia-se o primeiro curtume que estabeleceu-se em Campinas em 14 de julho de 1882, com o nome de Curtume Campinense⁴. No ano de 1911 surgiu mais um curtume no bairro Piçarrão, chamado de Cortume Paulista (mais tarde renomeado de Curtume Cantúσιο) localizado a margem direita do Córrego Piçarrão; pouco tempo depois em 1915 neste mesmo local, surgiu um novo curtume chamado de Curtume Brasil (este também depois renomeado como Firmino Costa).

O bairro antes denominado como Piçarrão teve sua denominação alterada para Vila Industrial, justamente por conter também as habitações de operários, especialmente ferroviários, ligados ao nascimento da Companhia Paulista em 1868 e em 1872 pelo nascimento da Companhia Mogiana que, em certo ponto da história, se ligaria à Paulista.

A Companhia Mogiana, surgiu de uma reivindicação dos barões do café para o prolongamento da linha férrea de Campinas até Mogi-Mirim, sendo estes mesmos os financiadores do projeto. Aberta ao tráfego em 1875, tinha como intuito principal estabelecer ligações entre as terras mais afastadas que iam sendo adquiridas pelos cafeicultores a preços mais acessíveis, com o principal centro de urbanização da região. De acordo com Costa (2010, p.23) “a mercadoria produzida na região era carregada para a estação da Paulista, em seguida, transferida para os vagões da empresa que seguiam até o porto de Santos”.

Na década de 1880 foi instalado na cidade um amplo setor de serviços e de oficinas de máquinas ligadas as ferrovias. Com a ampliação das oportunidades de emprego nas Companhias, os operários passam a buscar residências “as costas” da estação ferroviária.

Segundo Badaró (1996):

A oficina da Cia. Mogiana, das mais completas do país, produzia peças, consertava e montava vagões. Situada na Vila Industrial onde o prolongamento de seus trilhos conectava com os da Cia. Paulista, foi em grande parte responsável pela evolução daquele bairro, que a partir de então receberia uma crescente população operária. (BADARÓ, 1996, p. 27)

Segundo (MORAES, 2009), a ocupação do bairro Vila Industrial se deu por conta dos operários não terem condições de se estabelecer em outras localidades da cidade, devido aos altos custos da vida urbana. Como este bairro pelo planejamento urbano localizava-se fora do núcleo central, possuía preços mais acessíveis. Temos aí o esboço da primeira periferia operária de Campinas (considerando o sentido clássico do termo no urbano).

As indústrias e sua população operária evitavam as áreas centrais, mais valorizadas, à procura de terrenos e aluguéis mais baratos, propiciando o desenvolvimento da periferia, especialmente ao longo das saídas da cidade (BADARÓ, 1996).

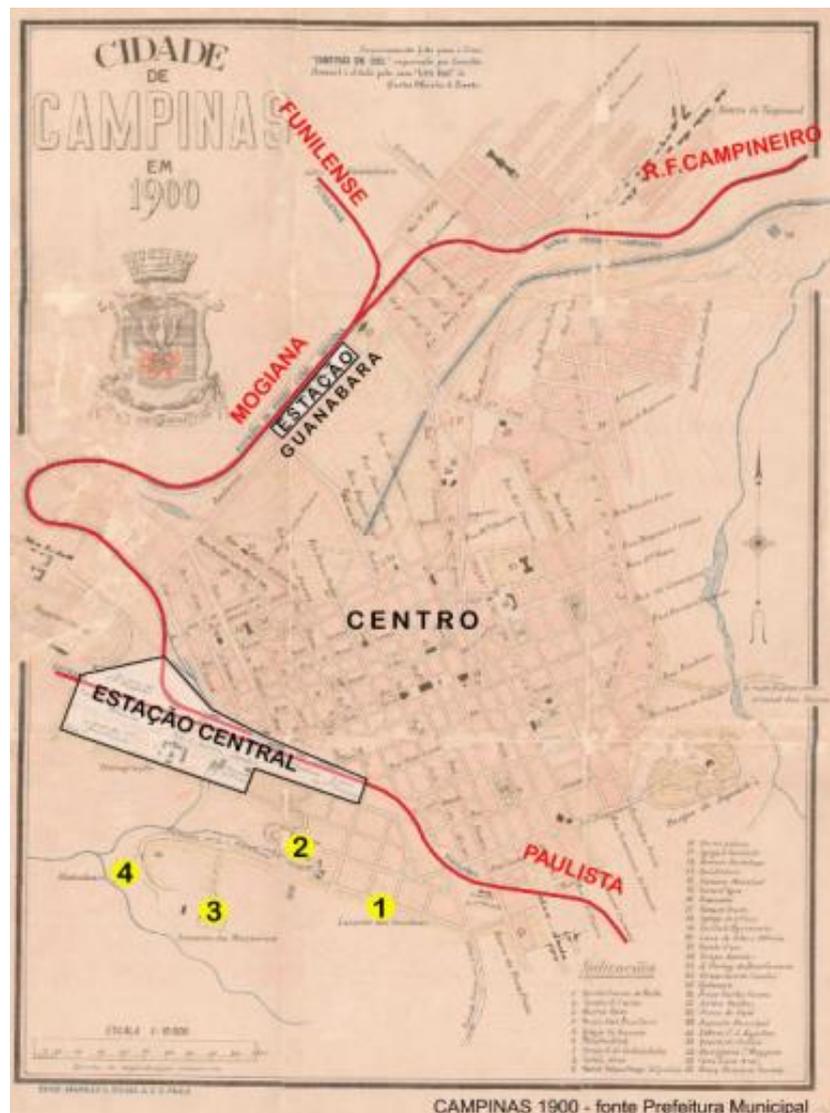
⁴ O Curtume Campinense teve várias razões sociais: Cortume Campinense (1882); Cia. Cortume de Campinas (1910); Curtidora Campineira S.A. (1945); Curtidora Campineira de Calçados S.A. (1979).

A constituição da vila operária campineira, pode ser comparada à diversas outras existentes na cidade de São Paulo, como por exemplo nos bairros operários como o Brás, Mooca e Belenzinho.

A estrutura espacial do bairro refletiu a organização social do momento. Formou-se o bairro operário sob áreas desvalorizadas de um lado da ferrovia, enquanto do outro lado, se consolidavam os bairros da alta burguesia, na área central da cidade, que além das residências luxuosas, despontava com a presença de hotéis de luxo voltados aos ricos fazendeiros e empresários das ferrovias. Segundo Blay (1985), os bairros operários, ocupavam principalmente as zonas de várzeas, inundáveis e insalubres.

Segundo Bittencourt (2008), de um lado se encontrava o centro da cidade, no meio o parque ferroviário, de outro lado os matadouros, hospitais de isolamento, curtumes, vilas ferroviárias e cemitérios (Figura 2).

Figura – 2: Planta da cidade de Campinas em 1900, destacando as linhas férreas pertencentes a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e a Companhia Mogiana, a Estação Central, a Estação Guanabara, o Ramal Férreo Campineiro e a Funilense (sendo os dois últimos externos à região central e a segregação do Bairro Vila Industrial localizado ao sul da linha férrea.



1- Lazareto dos Variolosos; 2- Curtume Campineiro; 3- Lazareto dos Morféticos 4- Matadouro.
Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas (2009) adaptado por Costa (2010), e pelos autores (2014).

Para Badaró (1996):

A estrada de ferro [...] determinou o surgimento da Vila Industrial, do outro lado dos trilhos, na saída para Itu. Este foi o bairro escolhido para moradia dos ferroviários e seu desenvolvimento, no século seguinte — quando ultrapassou os terrenos baixos, alagadiços e desvalorizados, que o cercavam e que eram ocupados pelo Matadouro Municipal, Cortume Campineiro e Asilo de Morféticos, — acabou por determinar a vocação proletária da porção sudoeste da cidade. (BADARÓ, 1996, p. 50).

A partir da segunda metade da década de 1920 a produção do café, que sem dúvida foi a principal responsável pela expansão das ferrovias no estado e no Brasil, tornou-se também seu algoz. Quando ocorreu a quebra da bolsa de valores de Nova Iorque em 1929, houve uma acentuada redução de importação do café brasileiro, fazendo com que o preço do produto despencasse, e como consequência foi desencadeada a crise ferroviária.

Segundo Costa (2010):

Com o desabamento do preço do café no mercado internacional, a falta de um mercado interno forte e a falta de mercados alternativos, as estradas de ferro não se atualizaram nem em equipamentos, nem em recursos humanos, passando a funcionar de maneira precária, com locomotivas e vagões do século XIX e traçados que ofereciam um serviço lento e burocrático (COSTA, 2010, p. 28).

Nesse processo, a Companhia Paulista, única ainda sobre controle privado, no início da década de 1950, ainda buscou se estabilizar adquirindo uma série de ferrovias pequenas com as quais fazia entroncamento, porém sua situação financeira tornou-se complicada, o que culminou em diversas greves, até que em 1961 o governo estadual de Carvalho Pinto interveio e desapropriou as ações da empresa, estatizando-a (COSTA, 2010).

A Mogiana que também sofrera com a crise do café, teve sua ferrovia utilizada, como se refere Costa (2010, p. 29), “até a exaustão, durante a revolução constitucionalista de 1932”. Os trilhos da ferrovia tornaram-se importantes sobre este contexto por chegarem ao sul de Minas Gerais. Em 1952 seus acionistas pediram sua estatização.

Os traçados antiquados em meio aos novos eixos de urbanização e produção, com trens muito usados, excesso de empregados e perante a transição dos transportes para as estradas de rodagem asfaltadas e de velocidade elevada, tornaram as ferrovias obsoletas e pouco competitivas.

Em 1971, as estradas de ferro do estado foram unificadas, constituindo a FEPASA (Ferrovias Paulistas S/A) que tinha também como função, além do transporte de cargas, o transporte de passageiros.

De acordo com Costa (2010) em 1971 a empresa chegou a transportar 13 milhões de passageiros/ano, porém o sucateamento, a concorrência do transporte em estradas de rodagem e as novas exigências de deslocamento, levaram a empresa a resultados pífios nas décadas seguintes.

Em crise, a FEPASA entra em 1998 no Programa Nacional de Desestatização, sendo transferida para o Governo Federal como parte da renegociação das dívidas do Governo do Estado de São Paulo, sendo em seguida leiloada, porém de forma fragmentada.

Das ferrovias que adentravam o território campineiro, poucos trechos ainda funcionam: pela linha da Companhia Paulista trafegam alguns poucos trens de carga, sendo que o transporte de passageiros foi extinto em 2001; da linha Mogiana, apenas um pequeno trecho ligando a estação Anhumas à cidade de Jaguariúna, ainda está em funcionamento,

porém tendo como função o entretenimento turístico. As ferrovias mais distantes da área de estudo, e que também cortavam Campinas tiveram o mesmo destino, a Estrada de Ferro Sorocabana após adquirir o Ramal Férreo Campinas em 1917 e a Funilense em 1924, teve o transporte de passageiros extinto em 1976 e o transporte de cargas no fim da década de 1980.

A partir de 2007, através da Lei nº 11.483, de 31 de maio de 2007, a administração do patrimônio ferroviário federal remanescente, passou a ser controlado pela Secretaria do Patrimônio da União (SPU), sendo ela a responsável pela destinação dos bens, ou seja, a SPU tornou-se responsável pelos investimentos, parcerias e concessões, para criação ou não de novas funções aos bens móveis e imóveis das ferrovias inoperantes. Porém os estudos de tombamento em Campinas vem sendo realizados desde 1987 pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (CONDEPACC).

Sobre esta requalificação funcional da estrutura ferroviária, considerada como forma herdada e suas consequências para a Vila Industrial é que se estrutura a análise das rugosidades, apresentadas a seguir.

4- Função e alteração funcional: as rugosidades da Vila Industrial.

Entender o espaço geográfico enquanto acúmulo desigual de tempos, nos leva a compreender como os objetos instalados no passado se rearranjaram sobre um novo contexto de relações socioeconômicas e culturais. Nesse sentido, o que se busca neste capítulo é descrever e analisar estes rearranjos, considerados a partir de suas funções originais e novas funções, que por sua vez poderá gerar subsídios para compreensão da estruturação e reestruturação espacial da Vila Industrial.

Um excelente exemplo ilustrativo, da renovação e preservação nessa sobreposição de tempos pode ser vista na imagem a seguir (Figura 3).

Figura 3: O acúmulo desigual dos tempos – rua Sales de Oliveira, em frente ao teatro José de Castro Mendes.

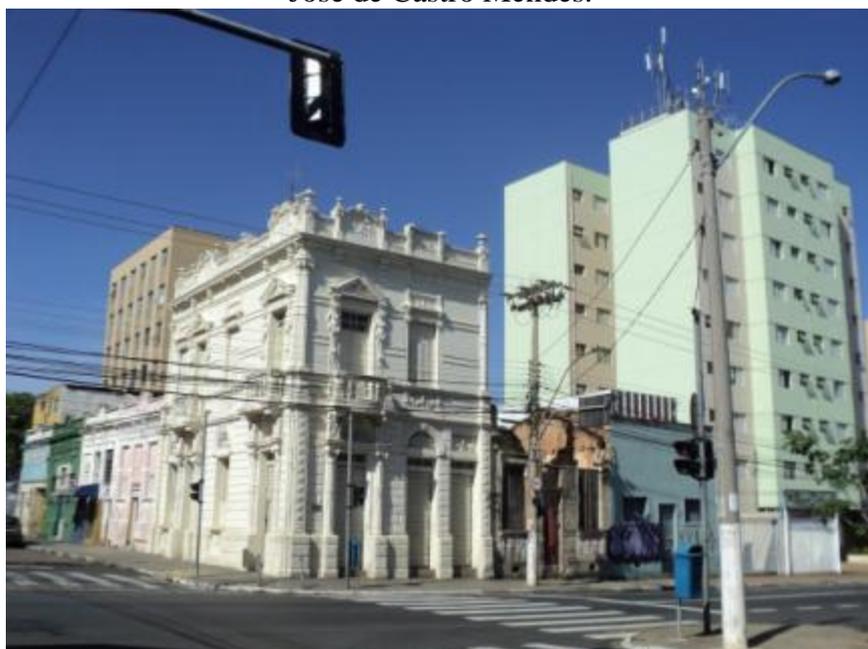


Foto: Autores

Na imagem acima destacam-se quatro imóveis, da esquerda para a direita. O primeiro prédio, construído em 1914 e tombado em 1989, ainda apresenta atividades comerciais, originalmente criado para atender a demanda por produtos básicos advindos das necessidades dos trabalhadores da ferrovia, tem atualmente comercializado produtos de beleza e estética, o que enfatiza o contexto totalmente diferente de demanda por produtos e serviços na atualidade. Este imóvel por ter sido tombado pelo CONDEPACC, apresenta sua estrutura totalmente preservada, o que o difere do imóvel vizinho, em ruínas, e que apresenta como remanescente identificável de seu período funcional apenas a fachada. O imóvel "azul" ao lado, apesar de não estar em ruínas, teve sua fachada totalmente alterada, o que o destitui de seu significado histórico, a renovação nesse caso sobrepujou a preservação das linhas arquitetônicas. E por fim, à direita, verificamos um dos muitos condomínios verticais associados à renovação da Vila Industrial na década de 1980.

Inclusive a renovação da Vila Industrial na década de 1980 teve como um dos marcos mais importantes, a construção do Túnel Joá Penteado, iniciada em 1987, e que visava romper o isolamento da Vila Industrial em relação ao centro de Campinas. Seu primeiro túnel foi concluído e inaugurado em 1992, sendo o segundo inaugurado em 2009, conectando a área central à saída da cidade pela Rodovia Anhanguera, passando pela Vila industrial.

Segundo os dados de Santos (2013) a Vila Industrial possuía em 2013, 20 conjuntos de edifícios verticais, totalizando aproximadamente 20% da área do total do bairro e correspondem a 20 prédios de quatro andares; 22 prédios de cinco andares; 17 prédios de dez andares; 12 prédios de 12 andares; e um prédio de 20 andares; que totalizam cerca de 1970 apartamentos.

A sobreposição dos tempos no bairro pôde ser analisada a partir da verificação da localização dos imóveis no passado, comparados com situação atual das áreas (sendo este último verificado em campo) (Figura 4).

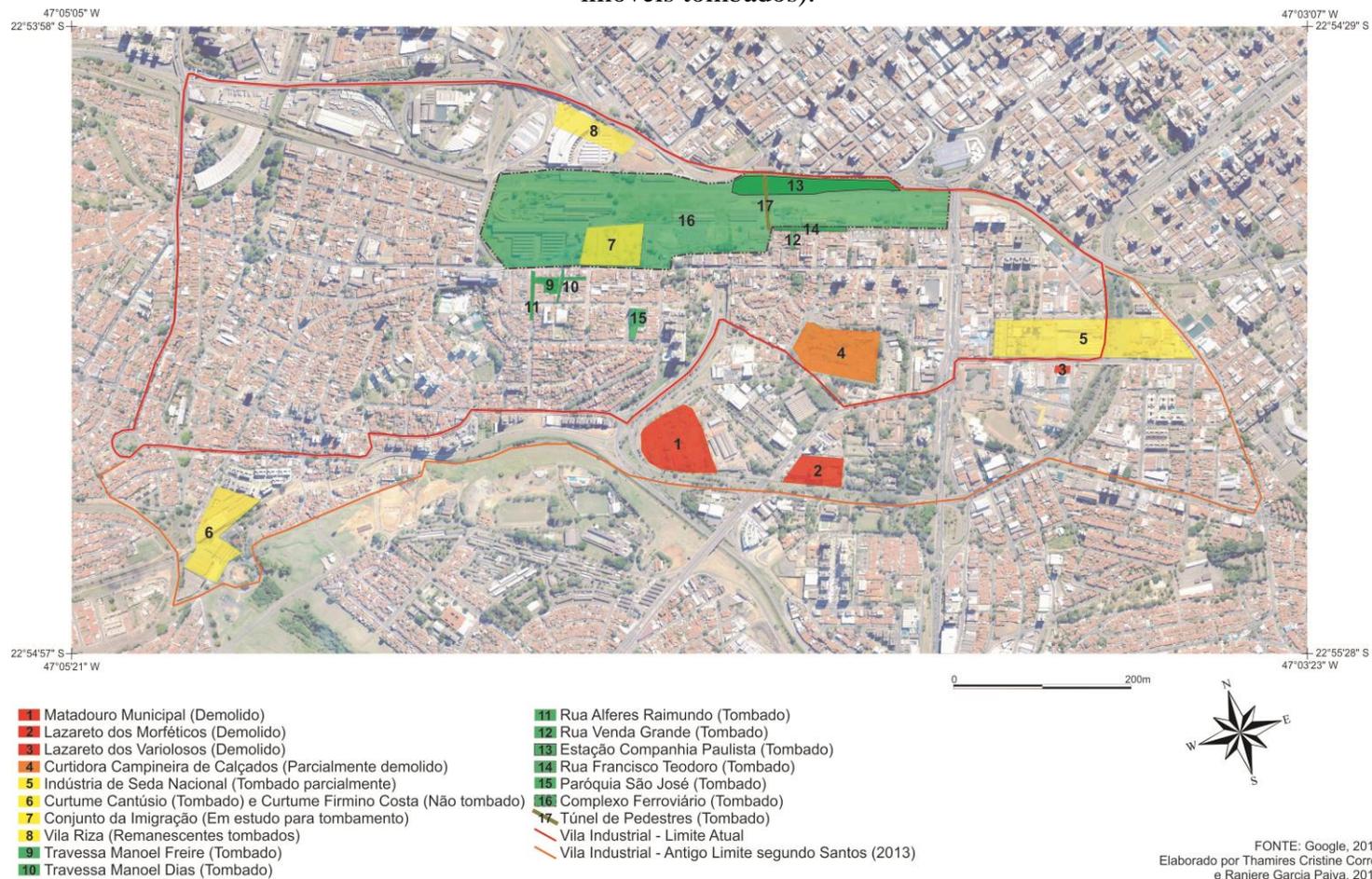
Sobre a imagem foram identificados os imóveis que foram demolidos e deram lugar a novas instalações: na antiga área do Lazareto dos Variolosos operam hoje uma série de oficinas, funilarias e revendedoras de peças de automóveis; na área do antigo Lazareto dos Morféticos funciona hoje o Hospital Mario Gatti; na área do antigo Matadouro Municipal, funciona o Departamento de Limpeza Urbana da Prefeitura de Campinas; na área da antiga Vila Riza, uma importante vila ferroviária construída no primeiro quartel do século XX, se assenta hoje o Terminal Multimodal Ramos de Azevedo; no antigo local da Indústria de Seda Nacional, foram construídos dois condomínios e sobre os remanescentes do antigo prédio temos atualmente o prédio do jornal Correio Popular; no local da antiga Curtidora Campineira de Calçados (em estágio avançado de degradação), até meados de 2013 funcionava a Feira do Rolo, juntamente com o Centro de Tradições Nordestinas.

Em Campinas, o maior exemplo visível dessa metamorfose muitas vezes discordante e anacrônica, ocorre na área do complexo ferroviário ligado as Companhias Paulista e Mogiana, posteriormente ligado a FEPASA, localizado as margens da Vila industrial em sua porção norte.

Se antigamente o complexo ferroviário representava a modernidade e o progresso da cidade, passara com sua desativação a representar a decadência, devido ao "abandono" (pois o complexo foi tombado em 1990) dos prédios e galpões.

Em uma primeira análise externa, ao observarmos as estruturas em ruínas, podemos concluir que não há função alguma associada a estes antigos remanescentes ferroviários, pois estes prédios à primeira vista não apresentam nenhuma função social, porém se consideramos a perspectiva do morador de rua e dos usuários de drogas, estes mesmo prédios abandonados apresentam sim uma função, a de refúgio como abrigo, ou a de refúgio para o consumo de drogas.

Figura - 4: Áreas dos imóveis do passado sobrepostas sobre a imagem atual da Vila Industrial (áreas em vermelho - imóveis demolidos, área em laranja - imóveis parcialmente demolidos, áreas em amarelo - imóveis em estudo para tombamento ou tombados parcialmente, áreas em verde - imóveis tombados).



Organizado pelos Autores

Esta metamorfose funcional acabou por conferir um novo conteúdo sócio-territorial a esta rugosidade. Rompeu-se com a continuidade histórica funcional do objeto técnico sem que houvesse mudança da forma.

O Complexo Ferroviário foi tombado em 1990, no esforço de estabelecer normativas para o reconhecimento do patrimônio histórico cultural de Campinas, porém, os níveis de preservação são totalmente distintos, áreas preservadas, convivem com áreas nas quais a manutenção é quase inexistente. Os prédios mais bem preservados do complexo são aqueles aos quais foram vinculadas novas funções, tanto em termos de melhoria sociais como em termos de preservação de aspectos culturais.

A Estação da Companhia Paulista por exemplo, após uma série de reformas, passou a abrigar a partir de 2003 a sede da Secretaria de Cultura de Campinas. A então denominada “Estação Cultura”, passou a oferecer uma série de cursos técnicos, além de oficinas de dança e teatro, sendo utilizada também como palco para eventos culturais, dentre eles shows e exposições.

Outro exemplo notável de alteração na função original e preservação pela continuidade do uso ocorre nos prédios que formavam o conjunto denominado Imigração, sendo estes também pertencentes ao Complexo Ferroviário, porém seu efetivo tombamento, ao menos até a conclusão deste trabalho, ainda estava sendo avaliado pelo CONDEPACC.

Os edifícios foram concebidos para receber os imigrantes que chegavam ao Estado de São Paulo e ficavam em quarentena antes ir trabalhar nas lavouras ou indústrias da região. Os três edifícios começaram a ser construídos em 1887, ainda no período imperial, mas os trabalhos pararam e as obras só foram retomadas em 1892 e finalizadas em 1904, simbolizando a primeira intervenção, do ponto de vista administrativo, da República em Campinas (COSTA, 2014).

Atualmente sua função é outra, pois os prédios de mais de 100 anos hoje abrigam a sede da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S.A. (EMDEC), empresa municipal que executa serviços, atividades e funções associadas à Secretaria Municipal de Transporte (SETRANSP).

Além destas duas grandes instalações associada à ferrovia, ainda pode-se encontrar na Via Industrial uma série de imóveis que serviram como residência aos funcionários da Companhia Paulista e da Companhia Mogiana.

Estes espaços compreendem um conjunto arquitetônico, que envolve as ruas Francisco Teodoro, Alferees Raimundo e Venda Grande, além das Vilas hoje travessas Manoel Dias e Manoel Freire, constituídas por ruelas de paralelepípedos. Estas casas construídas para abrigar a população operária de Campinas, representam um modelo exemplar de arquitetura de grande valor histórico/cultural.

Apesar dos tombamentos, algumas dessas antigas residências chegaram as ruínas, como foi o caso do conjunto de casas da Vila Manoel Freire (que possui sua entrada na rua Alferees Raimundo). Após o tombamento, o conjunto perdeu sua função residencial, sendo esvaziado pelo Departamento de Urbanismo em 1995 para a realização de reformas e a construção de um Centro Cultural, projeto este que nunca saiu do papel e que conduziu os imóveis às ruínas (SANTOS, 2013). Posteriormente estes imóveis foram ocupados irregularmente, no entanto os atuais moradores aguardam o cumprimento da promessa da prefeitura de construção de casas populares para que assim eles possam deixar o local (SANTOS, 2013).

Nas demais áreas tombadas, as moradias apresentam-se mais bem preservadas, pois sua função se manteve. A maioria da população que ocupa esses imóveis tem efetivamente conservado os conjuntos tombados. Nesta mesma situação de preservação pela manutenção de sua função está a Paróquia São José, inaugurada em 1921 e que inclusive recebeu esta

denominação justamente pelo fato de São José ser considerado pela liturgia católica como o protetor dos trabalhadores, o São José Operário.

Outro exemplo de preservação associado a manutenção de sua função básica pode ser verificado através do ainda ativo túnel subterrâneo de pedestres, que liga a rua Francisco Teodoro a atual rua Lindgerwood, já próximo à Estação Cultura, passando por baixo do Complexo Ferroviário. Este túnel construído em 1918 teve como intuito ligar o bairro operário ao centro comercial e industrial da cidade, a Estação da Companhia Paulista e a Casa de Máquinas da Companhia Mogiana.

Percebe-se assim, que todos os imóveis preservados ou relativamente preservados (Estação Cultura, Imigração), apenas o estão pelo fato de terem obtido uma nova função mediante ao novo contexto em que estão inseridos, ou pelo fato de estarem sendo permanentemente utilizados, preservando sua função original.

Como exemplo de conservação parcial de imóveis vinculados a ferrovia, temos as casas remanescentes da antiga Vila Riza, que se localizava dentro do Complexo Ferroviário. Nesse caso, apesar da abertura de um estudo de tombamento pelo CONDEPACC, ocorreu a demolição parcial do conjunto de habitações ferroviárias da vila para a construção do Terminal Multimodal Ramos de Azevedo em 2007. Atualmente dentro da área do terminal, apenas quatro das dezoito casas da antiga vila foram conservadas, sendo que três delas ainda aguardam uma nova função, na quarta casa funciona o Museu do Trem.

Este acúmulo desigual de tempos, claramente identificado, está ligado ao início do processo de "revitalização" (refuncionalização) urbanística da área do Terminal Multimodal Ramos de Azevedo, uma vez que, a área próxima a antiga rodoviária e ao novo terminal apresentava-se altamente degradada, em especial pelo tráfico e consumo de drogas (principalmente nos galpões e casas abandonadas junto a linha férrea). Esta primeira medida conduziu em 2010 a criação da Lei Complementar nº 30, que acabou por criar a Área Especial de Reurbanização do entorno do Terminal Multimodal de Campinas (AERTM), dentre outros efeitos derivados dessa lei, temos a implosão da antiga rodoviária de Campinas (Terminal Rodoviário Barbosa de Barros) em 28 de março de 2010.

Nesse caso, a preservação de apenas quatro imóveis da antiga Vila Riza, nos remete a ideia de Patrimônio Histórico vinculado uma concepção conservadora, baseada apenas na materialidade arquitetônica, destituindo o significado histórico dos processos e funções responsáveis pela existência destes antigos objetos técnicos, e que são absorvidos por outras categorias de percepção, inclusive imateriais, ligadas as heranças culturais e que ultrapassam o simples "olhar para as formas". Eis a necessidade de se considerar o conceito de totalidade de Milton Santos nos estudos de tombamento, pois as casas remanescentes da Vila Riza representam muito pouco para imersão do indivíduo na história da ferrovia em Campinas.

Dentre os demais objetos que nos remetem a diferentes técnicas utilizadas no passado, mas que não possuem relação direta com a ferrovia, podemos citar a Indústria de Seda Nacional, os lazaretos, o matadouro e os curtumes.

Boa parte destes imóveis foram demolidos muito antes do CONDEPACC ser concebido. Nos casos de total desaparecimento do objeto, não podemos considerar uma alteração de função, até por que nesses casos não há formas remanescentes, portanto estes elementos não representam mais rugosidades no território, pois em suas antigas áreas existem novas estruturas mais modernas.

Dentre as estruturas fabris que ainda encontram-se relativamente bem conservadas e que se associavam as estradas de ferro por questões logísticas, temos a Indústria de Seda Nacional, que inaugurou seus edifícios em 1923 e o Curtume Cantúcio, inicialmente denominado Curtume Paulista instalado em 1911.

A Indústria Nacional de Seda constituía um grande complexo produtivo, sendo subsidiária da Tecelagem de Seda – Ítalo-brasileira, permanecendo assim até 1935 quando a Indústrias Reunidas Francisco Matarazzo comprou as edificações. Cerca de 1000 operários trabalhavam no complexo, em diversos setores, dentre eles a seção agrícola, as seções de fiação, de torção, de tecelagem, de contabilidade, o almoxarifado, as oficinas mecânicas e de eletricidade, a marcenaria entre outros, sendo sua produção escoada pelos trilhos da Companhia Paulista. Das edificações originais são remanescentes a chaminé, o pátio interno da Seção de Fiação e o imóvel do Instituto de Sericultura. O conjunto apresenta-se fragmentado abrigando atualmente a Escola Estadual Dom Barreto, o Jornal Correio Popular e o Almoxarifado Central da Prefeitura Municipal de Campinas, sendo que estes dois últimos encontram-se na Vila Industrial e apresentam-se bem preservados pela continuidade do uso, no entanto parte dos imóveis foi demolida durante a construção da Avenida Aquidabã.

O Curtume Cantúcio inaugurado em 1911 funcionou até 1990 e hoje se apresenta abandonado. Este imóvel representa de forma muito rica as políticas ligadas às indústrias consideradas “impactantes” em Campinas no início do século XX. Sua construção no bairro Piçarrão em 1911, distante da área central, remete diretamente as políticas de uso do solo que proibiam que atividades deste porte, consideradas prejudiciais para a qualidade de vida, fossem executadas no núcleo central da cidade, ocupado pela elite cafeeira e industrial. Dessa forma, não só o Curtume Cantúcio, como outros curtumes, o Matadouro Municipal e os Lazaretos dos Variolosos e dos Morféticos (leprosos) foram instalados distantes da área central.

O curtume entendido como um sistema técnico apresentava-se intimamente ligado à história do beneficiamento do couro no país. O tratamento do material para uso na indústria calçadista chegou ao Brasil por meio de tecnologia belga e foi aperfeiçoada por muitos anos, empregando uma grande quantidade funcionários ao longo dos seus quase 90 anos de atividade.

A situação de abandono do Curtume Cantúcio tem levado sua estrutura a degradação principalmente por invasões relacionadas a moradores de rua e usuários de drogas, fato que reforça a ideia de que, sem o uso contínuo, ou seja, sem uma possível refuncionalização, as rugosidades tendem à ser destruídas.

Ao lado do Curtume Cantúcio em 1915 foi instalado o Curtume Firmino Costa denominado inicialmente como Curtume Brasil, porém este imóvel não foi tombado e apresenta-se degradado. A área do Curtume Firmino Costa foi adquirida em 2008 pela Camargo Corrêa Desenvolvimento Imobiliário, que inclui dentre suas controladas a HM Engenharia e Construções S.A. Esta construtora tem um grande projeto em tramitação na Prefeitura, para a implantação de casas, prédios e possivelmente, um shopping no local (COSTA, 2011).

Das demais estruturas instaladas na Vila Industrial, são poucos os remanescentes encontrados, o Lazareto dos Variolosos e o Lazareto dos Morféticos, assim como o Matadouro, foram demolidos a muitas décadas.

A estrutura da Curtidora Campineira de Calçados, instalada em 1882 com o nome de Curtume Campineiro apresenta-se altamente degradada. Sobre suas ruínas funcionava a chamada Feira do Rolo aos domingos e o Centro de Tradições Nordestinas que abrigava festas e bailes. Ambos foram interditados e fechados no final de 2012 por ação do Ministério Público, Polícia Militar e Defesa Civil, por não possuírem condições de segurança e higiene e da suspeita de venda de mercadorias roubadas

As novas funções nesse caso não foram agregadas ao prédio em ruínas e sim a área abandonada, na verdade os responsáveis pela Feira do Rolo buscavam apenas uma área para efetivação do comércio de produtos, não há função ou refuncionalização da Curtidora neste

caso, os negociantes tinham como intuito apenas se estabelecer em uma área ampla aberta e abandonada, e que poderia ocorrer em qualquer outra área da cidade, este fato é comprovado pela migração da feira para o bairro Campo Belo, próximo ao Aeroporto Internacional Viracopos, após a interdição.

Considerações finais:

A análise objetivada por esta pesquisa permitiu evidenciar como as transformações técnicas, que por consequência conduziram a profusão de novos objetos técnicos, alteraram as relações socioespaciais modificando as formas materiais do bairro através dos tempos.

A verificação deste fato ocorreu pela análise de como os objetos técnicos anteriormente funcionais tornaram-se obsoletos no tempo histórico, permanecendo em alguns casos, materializados sobre um contexto distinto daquele ao qual foram concebidos, tornando-se sujeitos a influências, derivadas dos novos processos e das novas demandas urbanas.

Dessa forma, nota-se no decorrer desta pesquisa, que em alguns casos há um grande descompasso entre as rugosidades tombadas e as medidas efetivas no processo de manutenção, pois muitos dos objetos tombados apresentam-se em ruínas pelo abandono, sendo constantemente invadidos. Nesse contexto, as únicas rugosidades relativamente preservadas se associam diretamente ao uso contínuo de suas instalações, mantendo suas funções originais ou através da criação de novas funções.

Por fim afirmamos que as rugosidades presentes na Vila Industrial só se estabelecerão efetivamente como patrimônio histórico se as funções atribuídas forem organizadas em torno de uma perspectiva histórica de totalidade, uma vez que o abandono de bens tombados ou a simples preservação material arquitetônica, a nosso ver não conduz o indivíduo a uma imersão, muito pelo contrário o afasta da história.

O estudo de caso na Vila Industrial, através da reconstrução analítica das funções dos objetos técnicos presentes em seus limites, permitiu ampliar a compreensão da gênese da própria cidade de Campinas em termos de organização e reorganização do espaço geográfico, pois a disseminação das técnicas pela sociedade no espaço e no tempo nos permite reconhecer quais os valores sociais econômicos e culturais de outros tempos, aproximando a análise geográfica da análise histórica, permitindo, por conseguinte, a tomada de decisões mais acertadas no que se refere a preservação material e imaterial do patrimônio histórico da cidade.

Referências

BADARÓ, R. S. C.. **O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas (1934-1962)**. São Paulo: Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Universidade de São Paulo, 1986.

BADARÓ, R. S. C.. **Campinas, o despertar da modernidade**. Campinas: Editora da UNICAMP, 1996.

BERNARDES, J. A.. Mudança Técnica e Espaço: Uma Proposta de Investigação. In: Iná Elias de Castro; Paulo Cesar da Costa Gomes; Roberto Lobato Corrêa. (Org.). **Geografia: conceitos e temas**. Rio de Janeiro: Editora Bertrand Brasil, 2010, v., p. 239-270.

BITTENCOURT, L. C. Os leitos ferroviários, iconografia e espaço. In: Souza, M. A. A. (Org.) **A metrópole e o futuro: refletindo sobre Campinas**. Campinas: Editora Instituto Territorial, 2008, p. 179-189.

BLAY, E. A. **Eu não tenho onde morar- Vilas operárias na cidade de São Paulo**. São Paulo: Nobel, v. 1, 1985.

CAMILLO, E. **Guia histórico da indústria nascente em Campinas (1850-1887)**. Campinas (SP): Mercado de Letras: CMU, Unicamp, 1998.

CANO, W. **Raízes da concentração Industrial em São Paulo**. 2ª ed. São Paulo: T. A. Queiroz, 1977.

COSTA, M. T. **Prédio, erguido na década de 20, será preservado como patrimônio histórico da cidade**. Agência Anhanguera, nov.2011. Disponível em: http://portal.rac.com.br/noticias/index_teste.php?tp=campinas-e-rmc&id=/107654&ano=/2011&mes=/11&dia=/30&titulo=/condepacc-tomba-curtume-cantusio-na-vila-industrial> Acesso em 13/11/2014.

COSTA, M. T. **Hospedaria dos Imigrantes passa a categoria de patrimônio**. Correio Popular, set.2014. Disponível em: http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/09/capa/campinas_e_rmc/208733-hospedaria-dos-imigrantes-passa-a-categoria-de-patrimonio.html> Acesso em 13/11/2014.

COSTA, P. D. S. R. **Os espaços ferroviários de Campinas: (re)leituras contemporâneas**. Campinas: Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, 2010.

LAPA, J. R. A. **A Cidade os cantos e os antros. Campinas 1850-1900**. São Paulo: Edusp, 1996.

LIMA, S. S. Os jardins de Campinas: O surgimento de uma nova cidade (1850-1935). In GODOY, João. M. T.; MEDRANO, Lilia. I. Z. (orgs). **Campinas: visões de sua história**. Campinas: Editora Átomo, 2006, p. 117-131.

MORAES, J. A. **Reorganização espacial urbana: Proposta de refuncionalização de uma rugosidade na paisagem urbana da Vila Industrial, município de Campinas, SP, o caso do Curtume Cantúcio**. Campinas: Monografia (Trabalho de Conclusão de Curso) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas – Faculdade de Geografia, 2009.

PEDROSO, F. **A multicentralidade no município de Campinas: a formação de centro, subcentros e "novos centros" pela dinâmica do setor terciário**. Campinas: Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de Campinas, Instituto de Geociências, 2007.

PUPO, C. M. M. **Campinas, seu berço e juventude**. Campinas: Publicações da Academia Campinense de Letras, n. 20, 1969.

SANTOS, M. A totalidade do diabo. In: SANTOS, M. **Economia Espacial**. São Paulo: Editora HUCITEC. p.31- 43, 1977.

SANTOS, M. **Por uma Geografia Nova**. São Paulo: Ed. Hucitec, Edusp, 1978.

SANTOS, M. **Natureza do Espaço: Técnica e tempo. Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2004. 4. Ed.

SANTOS, R. R. **As rugosidades do espaço nas áreas centrais da metrópole: o patrimônio arquitetônico de Campinas entre a preservação e a reestruturação urbana**. Belo Horizonte: In: Anais do XVII Encontro Nacional de Geógrafos (XVII ENG), 2012.

SANTOS, R. R. **A Vila Industrial e o patrimônio histórico arquitetônico de Campinas – SP: entre a conservação e a reestruturação urbana**. Campinas: Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade de Campinas, Instituto de Geociências, 2013.

SAQUET, M. A.; SILVA, S. **Milton Santos: concepções de geografia, espaço e território**. Geo UERJ (2007), v. 2, p. 24-42, 2008.

SEMEGHINI, U. **Do Café à Indústria: Uma Cidade e seu Tempo**. Campinas: editora da UNICAMP, 1991.

SILVA, M. W. **A Geografia e o estudo do passado**. Terra Brasilis (Nova Série) [Online], 1 2012. Disponível em <<http://terrabrasilis.revues.org/246>> acesso 20/05/2013.

Artigo recebido em 16-08-2018
Artigo aceito para publicação em 18-07-2019