



MARIA BEATRIZ ANDREOTTI

**“Vestígios Industriais em Campinas: deslocamento produtivo e patrimônio industrial”**

**Campinas  
2015**



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS



MARIA BEATRIZ ANDREOTTI

**“Vestígios Industriais em Campinas: deslocamento produtivo e patrimônio industrial”**

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Cristina Meneguello

Dissertação de Mestrado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, para obtenção do título de Mestra em História, na área de Política, Memória e Cidade.

Este exemplar corresponde à versão final da dissertação defendida pela aluna Maria Beatriz Andreotti e orientada pela Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Cristina Meneguello em 27/março/2015.

**Campinas**  
**2015**

Ficha catalográfica  
Universidade Estadual de Campinas  
Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas  
Cecília Maria Jorge Nicolau - CRB 8/3387

An25v Andreotti, Maria Beatriz, 1983-  
Vestígios industriais em Campinas : deslocamento produtivo e patrimônio industrial / Maria Beatriz Andreotti. – Campinas, SP : [s.n.], 2015.

Orientador: Cristina Meneguello.  
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

1. Patrimônio. 2. Industrialização. 3. Urbanização - Campinas (SP). 4. Campinas (SP) - Indústrias. I. Meneguello, Cristina, 1967-. II. Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

**Título em outro idioma:** Industrial vestiges at Campinas : productive replacement and industrial heritage

**Palavras-chave em inglês:**

Heritage

Industrialization

Urbanization - Campinas, SP

Campinas, SP - Industries

**Área de concentração:** Política, Memória e Cidade

**Titulação:** Mestra em História

**Banca examinadora:**

Cristina Meneguello [Orientador]

Silvana Barbosa Rubino

Manoela Rossinetti Rufinoni

**Data de defesa:** 27-03-2015

**Programa de Pós-Graduação:** História



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS  
INSTITUTO DE FILOSOFIA E CIÊNCIAS HUMANAS

A Comissão Julgadora dos trabalhos de Defesa de Dissertação de Mestrado, em sessão pública realizada em 27 de março de 2015, considerou a candidata MARIA BEATRIZ ANDREOTTI aprovada.

Este exemplar corresponde à redação final da Tese defendida e aprovada pela Comissão Julgadora.

Profa. Dra. Cristina Meneguello

A handwritten signature in blue ink, appearing to be "Cristina Meneguello", written over a horizontal line.

Profa. Dra. Silvana Barbosa Rubino

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Silvana Barbosa Rubino", written over a horizontal line.

Profa. Dra. Manoela Rossinetti Rufinoni

A handwritten signature in black ink, appearing to be "Manoela Rossinetti Rufinoni", written over a horizontal line.



## RESUMO

O presente trabalho visa analisar os vestígios industriais da cidade, tendo como foco o caso da cidade de Campinas. Compreendendo tais remanescentes como consequência de um deslocamento produtivo, de ordens locais e globais, esta pesquisa buscou explorar as dinâmicas urbanas intrínsecas à instalação e desinstalação industrial. Nesta investigação três casos importantes foram escolhidos – a fábrica de Chapéus Cury, na Vila Itapura, os Curtumes da Vila Industrial e a fábrica da Swift no Jardim Proença. Considerados a partir das relações estabelecidas entre indústria e território, procurou-se recompor o percurso produtivo destas iniciativas industriais, bem como suas relações com a formação e composição urbana dos bairros em que estão inseridas. Foi realizado um levantamento documental, bibliográfico e fotográfico no sentido de remontar e revalorizar o passado destas iniciativas fabris, à luz das teorias propostas no campo do patrimônio industrial.

**Palavras chave:** Patrimônio Industrial; Campinas; industrialização – Campinas-SP; urbanismo- Campinas- SP



## ABSTRACT

The present work aims to analyze the industrial vestiges presents in the city tissue, having, as a focal point, the city case of Campinas. Comprehending this remaining's as a consequence of industrial delocalization, responding to local and global factors, this research attempted to explore the urban dynamics intrinsic to industrial installation and uninstalation. In this investigation, three important cases were chosen – the hat factory called 'Chapéus Cury', located in Vila Itapura, the tanneries in Vila Industrial and the Swift Company remaining, in Jardim Proença.

Considered from the relationships established between industry and territory, it intent to recompose the productive course of this industrial initiatives, as well as the urban conformation and composition related to them, in the neighborhood in which they are placed. It was conducted a documental, bibliographical and photographic survey in an effort to reassemble and revalue the past of this factories according to the theories proposed in the industrial heritage field.

**keywords:** Industrial Heritage; Campinas; industrialization – Campinas- SP; urbanism- Campinas- SP



## SUMÁRIO

<b>Introdução</b>	01
<b>Capítulo 1 – Indústria e Território – relações entre a instalação industrial e a cidade de Campinas</b>	
<b>1.1. Panorama Geral das relações entre indústria e território</b>	
1.1.1. Introdução	13
1.1.2. Alterações proporcionadas pela instalação industrial nas cidades	15
1.1.3. Desenvolvimento industrial e novos fatores locacionais	23
<b>1.2. O Caso de Campinas</b>	
1.2.1. Notas sobre a industrialização paulista e brasileira	31
1.2.2. Urbanização e modernização da cidade de Campinas	34
1.2.3. Instalação e localização industrial na cidade	42
1.2.4. Transformações urbanas proporcionadas pela instalação industrial em Campinas	51
<b>Capítulo 2 - Patrimônio Industrial – reflexões sobre um novo campo</b>	
2.1. Introdução	67
2.2. Visibilidade do Passado	
2.2.1. O tempo passado visto pelo presente	69
2.2.2. A ideia de futuro no patrimônio	74

<b>2.3. O debate atual em patrimônio industrial</b>	81
<b>2.3.1. Constituição do campo disciplinar</b>	81
<b>2.3.2. Do objeto à paisagem</b>	91
<b>2.4. O Contexto Brasileiro</b>	95
<b>Capítulo 3 – Vestígios Industriais na cidade – Casos de Estudo</b>	
<b>3.1. Introdução</b>	105
<b>3.2. Apropriação do patrimônio industrial – Casos de Estudo Italianos</b>	106
<b>3.2.1. A indústria cimentícia de Casale Monferrato e região</b>	108
<b>3.2.2. Os Curtumes de Santa Croce Sull’Arno</b>	115
<b>3.2.3. A fábrica de Chapéus Borsalino, Alexandria</b>	121
<b>3.3. Vestígios Industriais em Campinas</b>	
<b>3.3.1. Vila Industrial – Curtumes</b>	127
<b>3.3.2. Vila Itapura – Chapéus Cury</b>	147
<b>3.3.3 Jardim Proença – Swift</b>	169
<b>4. Considerações Finais</b>	189
<b>5. Referências</b>	195
<b>6. Anexos</b>	211

*Dedico este trabalho à Laura, Vera, Azilde e Fausto*



## **AGRADECIMENTOS**

Ao CNPq pelo financiamento da minha pesquisa, e ao Programa Santander que propiciou o período de estudos da Itália.

À professora Cristina Meneguello, por ter enxergado uma potencialidade nesta pesquisa, incentivado, proporcionado a reflexão e desenvolvimento do trabalho, sempre com muita gentileza, a quem tenho enorme admiração.

Às professoras Silvana Rubino e Manoela Rufinoni, pelos apontamentos fundamentais realizados na etapa de qualificação, que colaboraram imensamente ao crescimento deste trabalho.

Ao professor Giovanni L. Fontana, da Universidade de Pádua, pelo aceite da proposta de estudos de intercâmbio, pela receptividade e pelo período de orientação na Itália, que contribuíram enormemente para o incremento desta pesquisa.

Ao professor G. Zucconi, da Universidade de Veneza, pela atenção, permitindo a frequência em suas aulas e o desenvolvimento de parte desta pesquisa (mesmo em português).

Agradeço especialmente à cara Dr<sup>a</sup> Daniela Scalabrin, como pesquisadora exemplar, e que além do debate intelectual compartilhou comigo significativos momentos de amizade.

À Azilde Andreotti, por toda sua contribuição e incentivo ao longo desta pesquisa.

Ao núcleo de apoio acadêmico carioca: Filipe Marino e Diana Helene Ramos, cuja troca acadêmica é sempre muito especial.

Às caras amigas e pesquisadoras que auxiliaram de diversas formas para construção deste trabalho: Ana Villanueva, Renata Monezzi e Daniela Zacardi.

Ao querido Tiago, com quem compartilhei essa experiência e à Fayga, pelos momentos fora da sala de aula.

Aos alunos do programa de pós-graduação do IFCH da linha de pesquisa, em especial às queridas Ligia, Raissa e Gabi.

Aos alunos integrantes do grupo TPTI e MPI na Itália e ainda Cláudia Marun.

Aos amigos que dividiram comigo esse momento de desenvolvimento acadêmico: João Márcio, Kaya, Débora Gomes, Marina e Maria Julia.

À toda a família Scalabrin e Amatori, Gaetano e Renata di Lorenzo pelos ótimos momentos em terras italianas. E ainda àqueles que proporcionaram um excelente período na Itália: Alessia e Giovanni.

Nos arquivos e cidades pesquisados deixo meu agradecimento especial:

Ao Sr. Angelo Scadutto, da Associação Pro Loco de Santa Croce Sull'Arno, pela atenção e disponibilidade. E ainda à Dot.ssa Antonia Stuozarutti e Simone Dolmen da Conceria Dolmen Spa.

À arquiteta Carmen, do Deplan, e à Cláudia, do setor de Aerofotogrametria, da Prefeitura Municipal de Campinas, pelo profissionalismo e gentileza.

A todos aqueles que de alguma forma colaboraram para realização deste trabalho.

E não menos importante, agradeço sobretudo a Rodrigo Rossi, companheiro dessa jornada.

## EPÍGRAFE

“105 Morelliana.

*Penso nos gestos esquecidos, nos muitos salamaleques e palavras dos nossos avós, pouco a pouco perdidos, não herdados, caídos um atrás do outro da árvore do tempo. Esta noite encontrei uma vela sobre a mesa e, para brincar, acendi-a e andei com ela pelo corredor. O ar causado pelo movimento ia apagá-la e, então, vi levantar-se sozinha a minha mão esquerda, abrigando e protegendo a chama como uma cortina viva que afastava o ar. Enquanto o fogo se endireitava, outra vez alerta, pensei que esse gesto fora o gesto de todos nós (pensei nós e pensei bem, ou senti bem) durante milhares de anos, durante a Idade do Fogo, até que a trocaram pela luz elétrica. Imaginei outros gestos, o gesto das mulheres levantando a ponta da saia, o gesto dos homens procurando o punho da espada. Como as palavras perdidas da infância, escutadas pela última vez na boca dos velhos que iam morrendo. Em minha casa já ninguém diz “a cômoda de cânfora”, já ninguém fala das “trebes” - as trébedes. Como as músicas do momento, as valsas dos anos vinte, as polcas que enterneciam nossos avós.*

*Penso nesses objetos, nessas caixas, nesses utensílios que aparecem às vezes em galpões, em cozinhas ou esconderijos, e cujo uso já ninguém é capaz de explicar. Vaidade de crer que compreendemos as obras do tempo: o tempo enterra seus mortos e guarda as chaves. Somente nos sonhos, na poesia, no jogo - acender uma vela, andar com ela pelo corredor - aproximamo-nos às vezes do que fomos antes de ser isto que ninguém sabe se somos”.*

Julio Cortázar, o jogo da amarelinha.



<b>Lista das figuras</b>	<b>pp.</b>
<b>Imagem 01:</b> Delimitação dos objetos e áreas de estudo	06
<b>Imagem 02:</b> Delimitação da área de estudo – Vila Industrial	07
<b>Imagem 03:</b> Conjunto remanescente dos Curtumes – Vila Industrial	07
<b>Imagem 04:</b> Delimitação da área de estudo – Vila Itapura	08
<b>Imagem 05:</b> Remanescente da fábrica de Chapéus Cury	08
<b>Imagem 06:</b> Delimitação da área de estudo	09
<b>Imagem 07:</b> Remanescentes da fábrica da Swift em situação de vazio	09
<b>Imagem 08:</b> Antigo Galpão de Entrepasto Comercial – Av. Lix da Cunha	14
<b>Imagem 09:</b> Antigo Galpão Comercial – R. Barão de Parnaíba	14
<b>Imagem 10:</b> Remanescente Industrial – Av. das Amoreiras	19
<b>Imagem 11:</b> Remanescente da indústria cimentícia, Casale Monferrato	30
<b>Imagem 12:</b> Mapa da cidade de Campinas – 1878.	52
<b>Imagem 13:</b> Mapa da cidade de Campinas – 1900	53
<b>Imagem 14:</b> Mapa da cidade de Campinas – 1929	54
<b>Imagem 15:</b> Foto aérea da cidade de Campinas – 1940	55
<b>Imagem 16:</b> Foto aérea da cidade de Campinas – 1960	56
<b>Imagem 17:</b> Mapa de crescimento Urbano de Campinas	57
<b>Imagem 18:</b> Localização Industrial – até 1940	58
<b>Imagem 19:</b> Zonas Industriais com base no zoneamento de 1959	59
<b>Imagem 20:</b> Zonas Industriais com base no zoneamento de 1988	60

<b>Imagem 21:</b> Zonas Industriais com base no zoneamento atual	61
<b>Imagem 22:</b> Distritos Industriais e Polos Tecnológicos	62
<b>Imagem 23:</b> Indústria cimentícia no Piemonte – rede de cidades	109
<b>Imagem 24:</b> Coniolo – Deslocamento no território	110
<b>Imagem 25:</b> O antigo núcleo de Coniolo – 1905	110
<b>Imagem 26:</b> Casale Monferrato – vazios industriais	113
<b>Imagem 27 a;b;c:</b> Casale Monferrato – o paraboloide	114
<b>Imagem 28:</b> Casale Monferrato – La Fornasetta	114
<b>Imagem 29:</b> Indústria de trabalho em pele – Toscana	118
<b>Imagem 30:</b> Deslocamento industrial em Santa Croce Sull’Arno	118
<b>Imagem 31:</b> Antigos Curtumes de Santa Croce Sull’Arno	119
<b>Imagem 32:</b> Conceria dell’Allegrini - Santa Croce Sull’Arno	119
<b>Imagem 33:</b> a;b;c: Museu do Curtume - Santa Croce Sull’Arno	120
<b>Imagem 34:</b> Contexto Urbano – Alessandria	123
<b>Imagem 35 a;b:</b> Edifício Borsalino – sede do museu borsalino e da Universidade do Alto Piemonte	124
<b>Imagem 36 a;b :</b> Dimensão das fábricas e impacto no panorama da cidade	124
<b>Imagem 37:</b> Demolição da Torre Borsalino, 1986.	125
<b>Imagem 38:</b> Estruturadores urbanos– Vila Industrial	135
<b>Imagem 39:</b> Estruturadores urbanos – Mapas históricos 1848 e 1900	136
<b>Imagem 40:</b> Estruturadores urbanos – Mapas históricos 1916 e 1929	137
<b>Imagem 41:</b> Evolução da Ocupação – Vila Industrial 1940	137
<b>Imagem 42:</b> Evolução da Ocupação – Vila Industrial 1960	138

<b>Imagem 43:</b> Curtumes Firmino Costa e Cantúseo – Inserção Urbana	141
<b>Imagem 44:</b> Cronologia Construtiva	141
<b>Imagem 45:</b> Curtume Cantúseo – fachadas	142
<b>Imagem 46:</b> Curtume Firmino Costa – fachadas	143
<b>Imagem 47:</b> Curtume Cantúseo – Tombamento	146
<b>Imagem 48:</b> Curtumes Firmino Costa e Cantúseo – transformação de uso	146
<b>Imagem 49:</b> Curtumes Firmino Costa e Cantúseo – transformação de uso	146
<b>Imagem 50:</b> Estruturadores urbanos– Eixo Guanabara  Vila Itapura	151
<b>Imagem 51:</b> Estruturadores urbanos – Eixo Guanabara c/ mapas históricos	152
<b>Imagem 52:</b> Evolução de Ocupação – Eixo Guanabara VI Itapura – 1940	153
<b>Imagem 53:</b> Evolução de Ocupação – Eixo Guanabara VI Itapura – 1960	154
<b>Imagem 54:</b> Planta de Aprovação – Loteamento Vila Itapura, 1924	158
<b>Imagem 55:</b> Fábrica de Chapéus Cury – Cronologia Construtiva	159
<b>Imagem 56:</b> Fábrica de Chapéus Cury – Elementos Tombados	159
<b>Imagem 57:</b> Fábrica de Chapéus Cury – Inserção Urbana	160
<b>Imagem 58:</b> Guanabara – Lotes Verticalizados   A verticalizar	160
<b>Imagem 59:</b> Fábrica de Chapéus Cury – Fachada R. José Paulino e Dr. Alberto Salles	161
<b>Imagem 60:</b> Fábrica de Chapéus Cury – Fachada R. José Paulino	162
<b>Imagem 61 a:</b> Fábrica de Chapéus Cury – Fachada R. Dr. Alberto Sales	163
<b>b:</b> Fábrica de Chapéus Cury – Fachada R. Barão Geraldo de Resende	

<b>Imagem 62:</b> Vila Itapura – Lotes Verticalizados/ a verticalizar	166
<b>Imagem 63:</b> Vila Itapura – Lotes Verticalizados/ a verticalizar	167
<b>Imagem 64:</b> Estruturadores Urbanos – Jd. Proença/ Swift	173
<b>Imagem 65:</b> Estruturadores Urbanos – Jd. Proença/ Swift	174
<b>Imagem 66:</b> Estruturadores Urbanos– Mapas Históricos	175
<b>Imagem 67:</b> Evolução de Ocupação - Jd. Proença/ Swift - 1940	176
<b>Imagem 68:</b> Evolução de Ocupação - Jd. Proença/ Swift - 1960	176
<b>Imagem 69:</b> Consolidação da Ocupação – 1982	177
<b>Imagem 70:</b> Transformação de Uso e Ocupação – 1994	177
<b>Imagem 71:</b> Cronologia Construtiva	182
<b>Imagem 72:</b> Cronologia Construtiva – transformação de uso	182
<b>Imagem 73:</b> Remanescentes Industriais – fachadas	183
<b>Imagem 74:</b> Remanescentes Industriais – fachadas	184
<b>Imagem 75:</b> Apropriação atual da área	186
<b>Imagem 76:</b> Inserção Urbana	187
<b>Imagem 77:</b> Apropriação atual da área	187

### **Lista abreviações**

**CPqD** – Centro de Pesquisa e Desenvolvimento – Campinas

**CTI** – Centro de Tecnologia da Informação Renato Ascher – Campinas

**CMU**- Centro de Memória Universidade Estadual de Campinas

**CONDEPACC** – Conselho de defesa do Patrimônio Cultural de Campinas

**CONDEPHAAT** – Conselho de defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo

**IAC** – Instituto Agronômico de Campinas

**ICOMOS** – Internacional Council on Monuments and Sites

**IPHAN** – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional

**GEHT** – Grupo de Estudos da História da Técnica

**JK** – Juscelino Kubitschek

**RAC** – Rede Anhanguera de Comunicação

**TICCIH** – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage

**TPTI** – Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie [pós graduação nível master]

**UNESCO** - Organização das Nações Unidas para a Educação, a Ciência e a Cultura

**UNICAMP** – Universidade Estadual de Campinas

**PND** – Plano Nacional de Desenvolvimento

**VLT** – Veículo Leve sob trilhos

## **Anexos e tabelas**

**Artigo:** A Constituição de alteridade a partir da linha do trem

**Tabela 1:** Edificações industriais tombadas pelo conselho municipal da cidade de Campinas

**Percurso Produtivo** – Chapéus Cury

**Percurso Produtivo** – Curtumes

**Percurso Produtivo** – Swift



## **Introdução**

Campinas é a terceira maior cidade do estado de São Paulo, com forte participação econômica e científica nacional (IBGE 2010). Configura-se como uma interface entre o interior e a capital (SEMEGHINI, 1991: p. 184), característica histórica que remonta ao período colonial e que compôs uma urbanidade diferenciada como ponto de contato e articulação entre várias regiões. (TAVARES, 2006), aspecto esse reforçado com a instalação das infraestruturas ferroviárias e posteriormente rodoviárias.

Impulsionada pela economia cafeeira, Campinas experimentou grande crescimento no final do século XIX e início do XX, apresentando inclusive algumas iniciativas industriais. Estas indústrias, como novos atores no território, alteraram, por sua vez, as dinâmicas urbanas da então cidade colonial. Alguns destes remanescentes encontram-se ainda hoje no tecido da cidade, como índices de ativação de um passado e relações que aqui se pretende explorar.

A Vila Industrial, a Vila Itapura e o Jardim Proença, bairros campineiros adjacentes ao centro, apresentam vestígios de atividades industriais que se instalaram na cidade no início do século XX. Concentradas, como no caso da Vila Industrial, invisibilizadas pela mescla de usos na Vila Itapura ou em vias de apagamento, no caso do Jardim Proença, as indústrias e seus traços ainda presentes na paisagem são representativos de um período histórico fundamental. São testemunhos cada vez mais ameaçados pela valorização do solo e transformação de usos que vem caracterizando o desenvolvimento urbano campineiro nos últimos anos.

A atividade industrial foi, para parte destes locais, o grande elemento estruturador do território, que assim, apresenta um ordenamento espacial específico para o atendimento das suas funções produtivas. Fatores como a

proximidade à infraestrutura de transporte, tamanho dos lotes, entre outros, foram determinantes para a constituição do desenho urbano atual destes locais.

Levando em consideração a importância destes vestígios para a compreensão da conformação urbana e memória da cidade, esta pesquisa é focada nos remanescentes industriais de três bairros distintos da cidade de Campinas, a saber: a fábrica de chapéus Cury, na Vila Itapura, a fábrica da Swift, no Jardim Proença e os remanescentes dos Curtumes Firmino Costa e Cantúseo no bairro da Vila Industrial.

Estes locais são uma paisagem capaz de demonstrar as relações entre os sistemas produtivos, como estas relações foram modificadas ao longo do século XX, bem como a urbanização de cada localidade. Essas características, somadas aos seus valores memoriais, tendem a serem apagadas com o desmantelamento e deslocamento da indústria e sua posterior apropriação com projetos e usos que desconsideram estes valores.

Fenômeno consolidado no século XX, a industrialização do núcleo campineiro trouxe uma série de modificações em sua organização, funcionamento e paisagem, e que, a partir de meados de 1970, sofreu alterações em resposta às novas demandas de produção. No estágio atual de desenvolvimento econômico, podem ser encontradas uma série de edificações industriais abandonadas, antigos galpões que mudaram de uso, e para cada um daqueles ainda presentes há uma quantidade de outros inúmeros testemunhos do período que desapareceram, dando lugar a novos empreendimentos, pouco relacionados com este passado industrial. Estes edifícios vacantes são expoentes da reorganização das indústrias, cuja localização passou a obedecer a um novo paradigma chamado de 'flexível'.

Diferindo-se da cidade de São Paulo, a industrialização em Campinas desenvolveu-se de maneira mais dispersa pelo seu território, mesclando-se com os outros usos - comercial e residencial - na composição dos novos bairros que começavam a surgir com o incipiente crescimento da cidade no início do século XX. Isso se deu principalmente por estas primeiras indústrias serem de bens de

consumo, que, por suas características puderam ser instaladas próximas aos núcleos já consolidados (Semeghini,1991:34). A delimitação espacial dada pela implantação da ferrovia, no final do século XIX, iria separar, por sua vez, aquelas atividades que se queriam afastadas do centro. Os curtumes, tidos como insalubres e mau-cheirosos, por exemplo, se instalariam nestes locais mais afastados.

Ao intentar explorar o processo de deslocamento industrial campineiro, o recorte geográfico inicialmente proposto, a Vila Industrial, mostrou-se ao longo da pesquisa insuficiente para a abordagem. Apesar de importante receptor das plantas industriais no final do século XIX e início do século XX, a instalação industrial da cidade não esteve limitada ao bairro da Vila Industrial. Com a identificação de outras iniciativas fabris em novas localidades, foi possível incluir neste trabalho importantes exemplares do passado industrial que ainda hoje se encontram presentes em sua malha urbana. A partir da expansão deste perímetro, outros bairros e edifícios significativos deste processo puderam ser incluídos neste trabalho, tais como a fábrica de Chapéus Cury e a fábrica da Swift, além dos conjuntos dos Curtumes Firmino Costa e Cantúseo, da Vila Industrial.

A ‘Chapéus Cury’ foi tomada como objeto de investigação dada a sua importância local e identitária para a cidade. Em 2012, quando foi iniciado este projeto de pesquisa, o edifício original mantinha ainda a atividade chapeleira, embora com fabricação bastante reduzida. Com a intenção de modernizar a produção, contudo, a fábrica foi deslocada para um município vizinho, deixando o edifício original em estado de esvaziamento mantendo-se apenas a loja que comercializa alguns dos produtos<sup>1</sup>. O entorno urbano da fábrica, o bairro da Vila Itapura, vem sendo gradativamente valorizado e ocupado por atividades

---

<sup>1</sup> As fontes de pesquisa utilizadas apontam para o total fechamento da produção, que comercializa apenas itens do estoque. Embora houvesse uma discussão sobre a possibilidade de manutenção da produção de chapéus, a marca “Cury”, foi recentemente comercializada, conforme percurso produtivo aprofundado no capítulo 3 e anexos desta dissertação.

comerciais e residenciais, e o crescente adensamento da região coloca em questão os possíveis destinos do edifício.

A fábrica da antiga Swift é outro importante exemplar para essa proposta de discussão. Localizada na parte sudeste da cidade, a região é atualmente um dos novos vetores de adensamento urbano (Campinas – Valinhos), dado por um crescimento da cidade pela transformação do uso industrial em residencial, comercial e serviços. Com o declínio das atividades industriais, expansão da mancha urbana e crescente valorização fundiária desta área, parte dos edifícios remanescentes foram apropriados por novos usos que desconsideram seu valor memorial, permanecendo a outra parte enquanto vazios industriais.

Esses três elementos, tratados como pontos focais de um processo de urbanização e industrialização, foram tidos por esta investigação como pontos de partida, um triângulo analítico de Campinas que, contrapostos, demonstram os eixos da instalação industrial da cidade e o percurso de cada um destes locais, culminando na sua permanência no panorama da cidade atual. Demonstram, dentro deste recorte espacial, como caminharam as políticas de planejamento urbano e crescimento da cidade na reativação destes locais<sup>2</sup>, indicando o modo pelo qual o crescimento atual da cidade buscou incorporá-los seja a partir da anulação do seu caráter memorial, seja a partir da sua incorporação enquanto patrimônio.

Embora representantes de três momentos distintos em três bairros com diferentes características, são edifícios industriais que foram mantidos na paisagem da cidade por diferentes razões. Dois destes edifícios possuem proteção legal do órgão de patrimônio da municipalidade. O primeiro edifício a ser tombado pelo órgão de patrimônio municipal (Condepacc) foi o que abrigou a “Fábrica de Chapéus Cury”, em processo aberto já em 1994. O outro edifício

---

<sup>2</sup> Reativação no sentido de reinserir tais espaços produtivos nas dinâmicas urbanas contemporâneas, o que não necessariamente levou em consideração os remanescentes e testemunhos ligados à atividade industrial.

compõe parte do conjunto do Curtume Cantúseo, tombado em 2012 após quatro anos de tramitação<sup>3</sup>. As demais edificações tratadas neste trabalho não possuem nenhuma proteção legal e seguem para um rápido apagamento.

Uma primeira aproximação sobre a apropriação destas edificações já é bastante representativa das soluções de uso e transformação para reativação destes locais na contemporaneidade. Na Vila Industrial, o grande vazio urbano pertencente ao Curtume Firmino Costa foi negociado em 2007 e atualmente a gleba encontra-se em transformação de uso, com a construção de edifícios residenciais de médio padrão. O mesmo destino da área vizinha à Swift, que concentrava as antigas edificações da fábrica Matarazzo, completamente ignoradas e demolidas para a construção de outro conjunto habitacional de médio e alto padrão. Por sua vez, o entorno da fábrica de Chapéus Cury encontra-se muito valorizado, rodeado por demolições onde surgem novos empreendimentos verticais, de uso residencial e serviços de alto padrão, que pressionam para a transformação das características do bairro.

---

<sup>3</sup> Sobre os graus de tombamento e edificações a serem preservadas, descrição mais detalhada no capítulo 3.

## Delimitação dos objetos e áreas de estudo



### Imagem 01 - Localização das áreas de estudo

fonte da imagem: Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano

Imagem tratada pela autora, 2015

Legenda: — Linha do trem  
 Áreas de estudo

1. Vila Industrial
2. Vila Itapura
3. Jd Proença



**Imagem 02 - Conjunto de Remanescentes dos Curtumes Vila Industrial**

fonte da imagem: Google Earth, 16/08/2012. Imagem tratada pela autora, 2013

Legenda: 1| Área Central - Campinas

2| Pátio Ferroviário

3| Vilas Operárias

4| Remanescentes da atv. curtume

5| Vazio Industrial

A| Rod. Anhanguera

B| Av. Prestes Maia

C| Av. das Amoreiras

D| Av. Andrade Neves

E| Av. Lix da Cunha

F| Ramal Ferroviário Paulista

G| Ramal Ferroviário Sorocabana



**Imagem 03 - Conjunto de Remanescentes dos Curtumes Vila Industrial**

fonte da imagem: Google Earth, 16/08/2012. Imagem tratada pela autora, 2013

Legenda: 1. Remanescentes do Curtume Firmino Costa e Cantúseo

2. Área em transformação de uso

3. Remanescente vazio urbano



**Imagem 04 - Delimitação da área de estudo Vila Itapura**

fonte da imagem: Google Earth, 16/08/2012. Imagem tratada pela autora, 2013

Legenda: 1| Jd. Guanabara

2| Estação Guanabara

3| Fábrica de Chapéus Cury

4| Área Central - Campinas

5| Pátio Ferroviário

A| Ramal Ferroviário Sorocabana

B| Ramal Ferroviário Paulista

C| Ramal Ferroviário Mogiana

D| Av. Brasil

E| Av. Barão de Itapura

F| Av. Orosimbo Maia



**Imagem 05 - Remanescente da Fábrica de Chapéus Cury - Vila Itapura**

fonte da imagem: Google Earth, 16/08/2012. Imagem tratada pela autora, 2013

Legenda: 1| Fábrica de Chapéus Cury



**Imagem 06 - Delimitação da área de estudo - Jd. Proença**

fonte da imagem: Google Earth, 16/08/2012. Imagem tratada pela autora, 2013

Legenda: 1| Quadra Remanescente - Swift      A| Rod. Anhanguera  
 2| Unip Campinas      B| Av. Prestes Maia  
 3| Extra Abolição/Fiat Tempo      C| SP 091 |Campinas - Valinhos  
 4| Cemitério Saudade      D| Av. Princesa D'Oeste  
 5| Estação de Abastecimento de Água      E| Ramal Ferroviário Paulista



**Imagem 07 - Remanescente da Fábrica Swift - Jd. Proença**

fonte da imagem: Google Earth, 16/08/2012. Imagem tratada pela autora, 2013

Legenda: 1| Remanescentes Industriais      3| Condomínio Residencial  
 2| Universidade Paulista (part.)      4| Hipermercado Extra

Como edificações representativas de um passado industrial, buscou-se compreender as áreas escolhidas a partir da discussão proposta para o campo do patrimônio industrial, destacando para isso alguns dos aspectos relevantes para sua avaliação. Nesta chave interpretativa, as estruturas industriais esvaziadas podem ser reconhecidas pelos seus múltiplos valores para além de seus edifícios, uma vez que estão contidas naquele espaço de trabalho diversas relações sociais que foram ali estabelecidas, modos de fazer entre outros testemunhos cujo espaço materializado da fábrica é simbólico. Estes edifícios industriais funcionariam como índice de possíveis resgates de passado, sendo paradoxalmente grandes vazios, mas contentores ainda de imaterialidades memoriais e identitárias.

“Aunque potencialmente un grupo de casas, un farol en esquina, un cielo e una calle, pueden ser observados como paisaje, tal conjunto no posee por sí mismo *valor*: debe existir un acuerdo en la misma comunidad cultural acerca de los significados que transmite. (...) La historia produce los paisajes, y la memoria (que cristaliza el pasado en sentido común) abona su permanencia” (SILVESTRE, 2003:41)

Ao interpretar estas edificações como pontos de partida para a compreensão destas paisagens, a dimensão da urbanização e da instalação industrial ganhou maior relevância dentro da pesquisa. Por este viés analítico os objetos/edifícios pontuais no território tomam uma dimensão articulada e articuladora das relações urbanas existentes, e dessa forma, partiu-se do edifício buscando-se trabalha-lo como o centro de um processo que vinculou diferentes porções de cidade. A localização industrial de Campinas passou a ser entendida enquanto importante definidor das características ainda presentes nestas paisagens, e com isso uma análise que tratasse deste fenômeno em sua

dimensão urbana tornou-se mais relevante do que os aspectos histórico-arquitetônicos de suas edificações industriais.

Para realizar este ajuste teórico, mostrou-se mais adequado o tratamento desta escala ampliada, buscando-se reconstruir o percurso formal da constituição destes bairros a partir da implantação industrial, entendendo o panorama existente como uma construção histórica, política e social, e que justamente a valorização deste passado enquanto patrimônio as reinsere na nova articulação urbana. Foi a partir desta sintaxe urbana que se procurou inserir e avaliar tais edificações, identificando para estes sítios específicos o papel desempenhado pela instalação industrial e o impacto de sua desinstalação, procurando explorar ainda as diferentes maneiras que estes três locais vem sendo incorporados às novas dinâmicas urbanas.

Para avaliação da relação território-indústria, dois momentos se mostraram fundamentais: a instalação industrial na cidade, no final do século XIX e XX, e a desinstalação industrial a partir da década de 1970. As alterações observadas na produção levariam a uma conseqüente reorganização industrial, sendo que este fenômeno pode ser considerado como o grande gerador dos deslocamentos industriais e esvaziamento de antigas indústrias. Assim o capítulo 1 buscou uma interlocução com autores que exploram estas novas dinâmicas, tanto numa perspectiva global, como para o caso brasileiro, tendo como foco as transformações sofridas pela cidade de Campinas.

A partir de uma leitura teórica que busca atualizar o debate em patrimônio industrial, o segundo capítulo define o campo disciplinar, dando especial ênfase ao alargamento do tratamento destes testemunhos, que passa do objeto à indústria e suas relações espaciais. Outro aspecto importante para a discussão proposta foi a transformação observada na recente valorização dos testemunhos do passado industrial e que possibilitou sua elevação à categoria de patrimônio. O recorte teórico trabalhado e os casos de estudo italianos que compõem este trabalho são resultados das disciplinas *'Patrimoine Industriel et*

*Developpement Local*’ e *De l’archeologie aux patrimoines industriels*’ cursadas durante período de intercâmbio na Universidade Degli Studi di Padova.<sup>4</sup>

O último capítulo, por sua vez, abre a discussão com a exposição de três cidades e indústrias italianas, que contrapõem-se aos três casos campineiros ali aprofundados. Abordando o contexto econômico e urbano de instalação e desinstalação destas fábricas para o caso de Campinas, apresenta-se o percurso produtivo e algumas das dinâmicas a que estão sendo expostos estes locais.

A investigação sobre as questões entre indústria e território explorada no primeiro capítulo encontra-se com as teorias de patrimônio industrial expostas na segunda parte como uma chave para compreensão destes vestígios, finalizando com os casos de estudo e considerações finais que buscam cruzar estas duas perspectivas na análise destes objetos.

---

<sup>4</sup> Entre outras disciplinas cursadas no período de intercâmbio realizado entre setembro de 2013 a março de 2014, sob supervisão do Prof. Dr. Giovanni L. Fontana.

## **Capítulo 1**

# **1. INDÚSTRIA E TERRITÓRIO – relações entre a instalação industrial e a cidade de Campinas**

## **1.1. Panorama geral das relações entre indústria e território**

### **1.1.1. Introdução**

A relação entre indústria e território foi a grande modificadora das paisagens urbanas, principalmente entre os séculos XIX e XX. As atividades industriais responderam, ao longo de sua evolução, às diferentes formas de organização de suas operações e, portanto, de suas relações com o território. No início do século XX, implantou-se o processo de produção industrial fordista e a partir da década de 1970, este foi gradativamente sendo substituído pelo modelo flexível de produção, conforme será explorado neste capítulo.

Esta passagem trouxe alterações fundamentais não apenas nas características formais das edificações industriais como também nas relações estabelecidas desta atividade com o meio urbano. A este panorama foram acrescentados, nos últimos trinta anos, aspectos como as novas dinâmicas globais, a implantação de novas tecnologias de comunicação e conseqüentemente o deslocamento, mudança ou desativação das primeiras atividades industriais.

Em Campinas, esse processo é claro. Diversas estruturas industriais do início do século XX convivem com usos contemporâneos, em que estas funções industriais perderam sentido enquanto atividades urbanas. Em sua

maioria galpões esvaziados de atividade, cuja localização, antes privilegiada pela proximidade aos ramais férreos, agora é valorizada por encontrar-se em área urbana consolidada, próximas ao centro expandido e com enorme potencial fundiário.



**Imagem 08 - Antigo Galpão de Entrepósito Comercial - Av. Lix da Cunha, Campinas**  
fonte da imagem: Google StreetView, 2011. Imagem tratada pela autora, 2015



**Imagem 09 - Antigo Galpão Comercial - R. Barão de Parnaíba (demolidos)**  
fonte da imagem: Google StreetView, 2012. Imagem tratada pela autora, 2015

Segunda maior cidade do Estado de São Paulo em renda e terceira em população absoluta, Campinas é reconhecida por sua forte economia (10ª do país), capaz de agregar à sua dinâmica metropolitana e área de influência outros vinte municípios, que em conjunto conformam a Região Metropolitana de

Campinas (RMC)<sup>5</sup> e que possuem grande parque industrial e de serviços em seu conjunto. Suas antigas indústrias esvaziadas contrastam com dinâmico parque tecnológico-industrial e núcleos de pesquisa que se estabeleceram em suas bordas, mostrando ainda que houve, na passagem para o século XXI uma retomada dos investimentos industriais na região (CANO, BRANDÃO, 2002:108). Desta forma não podemos afirmar que houve desindustrialização da cidade. Há uma reorganização das atividades produtivas que interferiu definitivamente na organização da indústria no Estado de São Paulo, mas que contudo, continua fortemente vinculada ao território campineiro e adjacências. (NEGRI, 1996; CANO, 1998; SUZIGAN, 2000)

Isso posto, este capítulo busca investigar quais fatores que influenciaram a realocação industrial dentro desta metrópole, buscando compreender, de maneira geral, a passagem de modelos de produção e seu impacto nas relações entre indústria e território.

### **1.1.2. Alterações Proporcionadas pela Instalação industrial nas cidades**

A transformação urbana experimentada pela implantação industrial desenvolveu-se numa diversidade de aspectos sociais, econômicos, políticos entre outros. No que concerne o desenho urbano, existe um padrão que envolvem uma série de características, processo identificado por alguns autores na readaptação dos núcleos urbanos receptores das primeiras plantas industriais. Destas características, três foram destacadas no recorte deste trabalho: o estabelecimento das redes urbanas, o crescimento periférico do núcleo urbanizado e as questões urbanas ligadas à higiene. Estas tornam-se importantes

---

<sup>5</sup> A Região Metropolitana de Campinas foi criada em 2000. Os municípios que a compõe são: Americana, Arthur Nogueira, Campinas, Itatiba, Sumaré, Hortolândia, Cosmópolis, Eng. Coelho, Holambra, Indaiatuba, Jaguariúna, Monte Mor, Morungaba, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Sto Antônio de Posse, Sta Bárbara do Oeste, Valinhos e Vinhedo.

para a avaliação da localização industrial e seu impacto na cidade de Campinas, conforme será desenvolvido ao longo deste capítulo.

Neste sentido mostra-se importante a análise do período de instalação industrial, com a indústria como novo referente na organização das relações espaciais, e como, ao longo do século XX, a indústria foi gradativamente se desligando do papel de urbanizadora, estabelecendo assim novas relações territoriais com o núcleo urbanizado. Embora se possa discorrer sobre inúmeros aspectos que marcaram esta transição, o enfoque do conteúdo aqui exposto se restringe à organização do sistema produtivo e suas implicações nas relações urbanas, entendendo esta mudança econômica como condicionadora da disposição espacial da cidade e como a geradora dos vazios industriais.

Para dar conta desta investigação, buscou-se um diálogo com três importantes autores (CHOAY, 2003; ZUCCONI, 2009 e CALABI, 2012) que discorrem sobre as cidades no momento de adaptação para este novo paradigma fabril. Segundo Zucconi, é neste momento em que se compõem as estruturas reconhecíveis das cidades atuais.<sup>6</sup>

Identificando o surgimento e instalação das indústrias com o fenômeno do incremento da urbanização e embora estejam em debate acerca da continuidade ou ruptura existente na disciplina do urbanismo<sup>7</sup>, Choay e Calabi concordam que a sociedade industrial é urbana e que a implantação da indústria como novo ator no território trouxe especificidades e intervíram sistematicamente em seu desenho urbano. É a partir deste fenômeno que se pode observar um aumento da preocupação com o crescimento das cidades e das ferramentas de

---

<sup>6</sup> Afirma que a cidade do século XIX foi aquela que configurou alguns dos tipos fundamentais das paisagens das cidades atuais, modelando neste período hierarquias urbanas que não se alterariam no século seguinte. (ZUCCONI, 2009: 14).

<sup>7</sup> Calabi se filia a uma escola de pensamento que busca afirmar o urbanismo de maneira autônoma à arquitetura, com técnicas e instrumentos próprios, e como parte de uma história geral. Assim sendo, vai de encontro à tese exposta por Choay em seu livro “O urbanismo”, que organiza esta disciplina de maneira evolutiva.

controle e intervenção no território, uma vez que estas relações intra-urbanas foram, portanto, complexificadas.

Zucconi chama a atenção, contudo, para o argumento que relaciona diretamente o crescimento da população urbana e o desenvolvimento industrial. Para o autor, desenvolvimento industrial e crescimento demográfico se apoiariam numa “rede” de centros pré-existentes como cruzamentos viários, portos e centros administrativos “reforçados ulteriormente por um sistema integrado de conexões ferroviárias” (ZUCCONI, 2009:21). Campinas, por sua vez, seria um destes casos, local previamente estabelecido que reuniu estas características centrais e que apresentaria posteriormente grande crescimento populacional e industrial. Embora a indústria tenha sido fator importante para o crescimento da cidade, o núcleo campineiro já estava consolidado pelas suas funções comerciais como nó de caminhos para o interior do país, centralidade que seria reforçada com a instalação da linha férrea.<sup>8</sup>

É importante ressaltar que, em alguns casos, foi a presença pioneira da indústria, usualmente atraída pela oferta de matéria prima, o fator de desenvolvimento de algumas cidades. A instalação industrial traria consigo a demanda por infraestrutura, mão de obra e serviços, e o posterior desenvolvimento urbano a ela associada. Em outros casos, apesar da significativa importância da presença industrial, a cidade pré-existente estaria já consolidada com outras funções, que viriam a compor seu protagonismo com a função industrial. Campinas, por suas características comerciais anteriores à instalação

---

<sup>8</sup> O planalto paulista foi considerado pelas políticas de exploração do interior do país como ponto de conexão entre a faixa litorânea mais habitada e o interior do país pouco explorado. É neste contexto que é estabelecido o núcleo inicial do que seria mais tarde a cidade de Campinas. Com a descoberta de ouro em Goiás, este posto serviria como pouso para os viajantes com destino às minas, sofrendo um conseqüente impulso econômico e populacional. (FILHO, 1996:9). Sua consolidação estaria, portanto, menos ligada à sedimentação populacional pela agricultura e mineração, traço comum a diversas outras cidades do Brasil, mas sim ao fluxo de tropeiros ao interior do país, que marcariam inclusive seu desenho urbano (SANTOS, 2002; TAVARES, 2006)

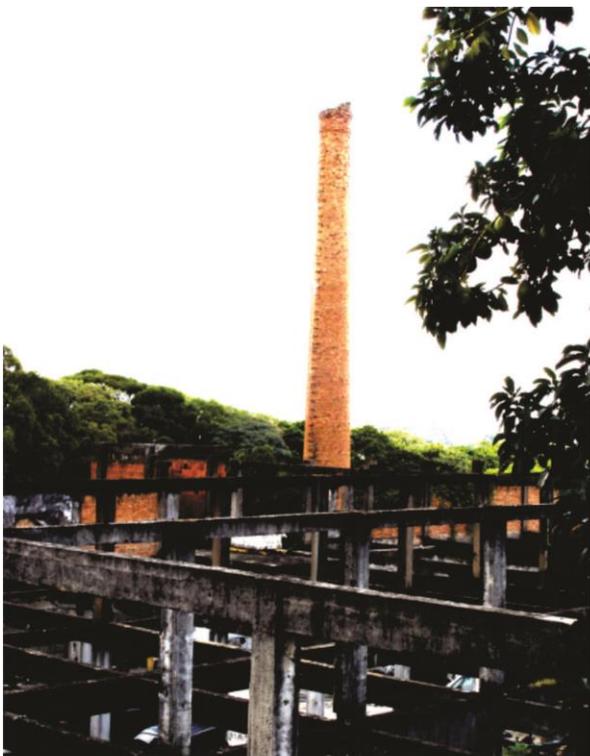
industrial pode ser tida como uma cidade industrial identificada por este segundo modelo.<sup>9</sup>

Instaladas inicialmente levando-se em consideração os itens de natureza técnica, como disponibilidade de matéria prima e fonte de energia para produção, a presença fabril seria atividade impulsionadora da implantação de infraestruturas, como redes de energia e transporte, que alterariam definitivamente as relações existentes na cidade. Inúmeros trabalhos procuram expor os fatores que levaram à localização destas indústrias, que estariam ligadas principalmente aos itens de natureza técnica e energética, conforme afirma Folgado em *O lugar da indústria no território (s/ data)*.<sup>10</sup> Sobre a localização industrial, há algumas teorias que combinam os fatores como recurso natural, custos de transporte, oferta de mão-de-obra, mas, ao considerarem o território como homogêneo, não são capazes de esclarecer as transformações espaciais de a indústria partir do papel central assumido pela tecnologia nos final do século XX.

---

<sup>9</sup> Esta distinção entre cidade industrial tida como 'clássica' e aquelas 'não-clássicas' foram expostas por Zucconi na disciplina "La Ville Industriel", curso TPTI – Notas de aula.

<sup>10</sup> À medida que a força motriz industrial foi evoluindo da relação água-madeira, para carvão-ferro e eletricidade-química, estas relações indústria-território também foram alteradas. Conforme afirma FOLGADO, Deolinda. *O lugar da indústria no território*. IN: A arquitetura da indústria, 1925-1965 – Registro Docomomo Ibérico.



**Imagem 10 - Remanescente Industrial - Av. das Amoreiras, Campinas**  
foto da autora, 2008

O primeiro aspecto que marcaria fortemente o panorama das cidades em sua transformação para 'cidade industrial' seria o surgimento da fábrica como estabelecimento único. A atividade manufatureira anterior mantinha como característica uma vizinhança que integrava trabalho doméstico e atividade agrícola, de maneira difusa no território. A implantação fabril, isto é, a concentração da produção, mão-de-obra e maquinário num espaço determinado – o edifício da fábrica – demandava conexões infraestruturais para, principalmente, geração de energia e escoamento da produção.<sup>11</sup>

A atividade industrial assim organizada tornava-se um fenômeno visível e de alto impacto no território se comparada ao modo anterior de produção

---

<sup>11</sup> É por isso que muitas dessas indústrias mantêm relações com os cursos d'água, utilizados como força motriz. Usualmente são núcleos fabris que mais tarde serão articulados com outras estruturas de circulação, como as ferrovias.

manufatureira, suas edificações em grande escala e chaminés contrapunham-se à escala dos pequenos estabelecimentos residenciais de produção manufatureira.<sup>12</sup>

Uma das características mais importantes observadas na adaptação dos territórios dentro desta lógica é o estabelecimento de redes urbanas. As demandas iniciais da atividade fabril (geração de energia, vias para escoamento da produção, serviços como de água e esgotos) passam a ser entendidas como um sistema interligado dentro da cidade. Mais tarde, companhias públicas e privadas serão criadas, responsáveis pela implantação e administração destas infraestruturas. O sistema viário da cidade, bem como o transporte urbano, a distribuição de gás e posteriormente energia elétrica e água, se constituíram como o suporte necessário para o crescimento do núcleo urbano, que deveria atender ainda aos princípios de higiene e controle do espaço. Desta forma, a implantação fabril antes limitada principalmente pela fonte de energia, pode ganhar certa mobilidade dentro do território da cidade.

A estrutura viária seria um dos objetos centrais nas intervenções para adaptação da nova cidade, cujo objetivo era de conectar espaços não contíguos do território de maneira mais eficaz e rápida. Além disso, deveria conectar pontos da cidade que se tornavam cada vez mais distantes, por conta do rápido crescimento experimentado, e ainda proporcionar a ligação entre núcleos urbanos para consumo/escoamento e circulação de mercadorias e pessoas. De maneira geral, observa-se uma diversidade de cidades em que grandes artérias são abertas, com a rua que se torna espaço de convivência e consumo.

A instalação de um serviço de transporte, como as linhas de bonde e as ferrovias, possibilitariam a separação entre os espaços de trabalho e moradia, e, associadas à distribuição de água e energia, seriam responsáveis pela dissociação do local de trabalho e moradia operária, bem como da própria localização industrial que ainda ligada ao núcleo central da cidade passa a ter

---

<sup>12</sup> A dimensão e escala desses edifícios foi impactante, concorrendo no panorama urbano com as torres das igrejas e demais edifícios religiosos. Essa questão tratada de forma crítica pelo gravurista Pugin. *In*: BENEVOLO, L. (2001)

maior mobilidade, dentro da malha urbana de instalação de infraestrutura. Esta comunicação seria mais bem desenvolvida com a implantação de estruturas de transporte capazes de alcançar outros núcleos urbanos, como o incremento dos canais fluviais e ferrovias. A chegada da linha férrea determinaria, por sua vez, profundas alterações nas estruturas das cidades, colaborando para a hierarquização do espaço, antes inexistente.

“Importante instrumento na industrialização, as ferrovias que transportam as matérias primas e as distribuem nas áreas periféricas, determinam profundas alterações nas estruturas das grandes cidades de todos os países. Os novos bairros, receptores de tudo o que é recusado pelo centro urbano comercial, acolhem as fábricas, as moradias operárias, os cemitérios, os abrigos, os matadouros (...)” (CALABI, 2012:16).

O rápido crescimento das cidades na época industrial trará também um desenvolvimento da ocupação de suas bordas, onde seriam instaladas as indústrias e as novas moradias. Essa suburbanização assume importância crescente por promover um deslocamento da mão de obra das fábricas ali instaladas, fazendo com que os limites espaciais da cidade se tornassem maiores.

Nas cidades medievais europeias, a muralha foi a grande linha definidora dos limites da cidade. A perda da função de defesa exercida por ela, o crescimento periférico e o crescimento das trocas comerciais irão proporcionar seu desmonte e readaptação. Embora este elemento não esteja presente na sintaxe urbana de Campinas, podemos verificar que esta delimitação entre centro e periferia esteve ligada à separação promovida linha férrea.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup> Mesmo nas cidades em que o desenho das muralhas se colocou como linha divisória entre centro e periferia, observa-se que a chegada da ferrovia, no século XIX também demarca e hierarquiza o espaço, segregando aquilo/aqueles que deveriam ser mantidos afastados do centro. No caso da cidade de Pádua, por exemplo, o bairro posterior à linha do trem concentra a

“O núcleo urbano não é mais limitado por um perímetro definido, mas este sistema se expande à sua volta e em todas as direções nas quais não encontra obstáculos naturais ou artificiais que o dificultem. Dilatam-se e atenuam-se as relações centro-periferia e modificam-se os terrenos ocupados pela indústria.” (CALABI, 2012:16)

Em Campinas, a lógica de instalação industrial também esteve subordinada às políticas sanitárias que buscaram afastá-la do núcleo urbanizado. A ideia de “mal” da cidade orientou as intervenções, com o objetivo de “debelar os males urbanos” (LAPA, 2008). Observa-se também o papel do Estado como regulador e atuante na construção deste espaço, buscando um controle ligado a um urbanismo separador de funções, políticas de zoneamento e segregação espacial de atividades.

É com o intuito de intervir sobre as péssimas condições da cidade industrial que as políticas ligadas à saúde irão estabelecer uma série de normativas e regulamentos para ordenar seu crescimento, como, por exemplo, controlando a iluminação, ventilação e as dimensões ideais para constituição de uma habitação saudável. Aliados aos interesses da incipiente valorização do solo, que começa a se delinear no período, são criados diversos instrumentos para intervenção e organização do território, como a legislação e administração pública, as normas construtivas e o zoneamento e os planos diretores (CALABI, 2012). Dessa forma, o Estado passaria a atuar fortemente, ao longo dos séculos XIX e XX, como um dos agentes responsáveis pela localização industrial, restringindo e/ou incentivando sua instalação em determinados locais, provendo ainda o espaço com as infraestruturas necessárias.

---

população imigrante africana, chinesa e moldávia. Conforme artigo desenvolvido durante programa de intercâmbio na Universidade de Pádua, em anexo.

A localização das indústrias em relação à cidade assume posição de destaque no planejamento pelas consequências de acumulação de tráfego pesado, ruídos, maus cheiros, poluição. (GOITIA, 1992: 200). Posteriormente, com uma política de especialização dos setores urbanos e com a utilização de ferramentas como o zoneamento, os locais destinados a esta instalação foram restritos e bem definidos. No caso de Campinas, embora a legislação de zoneamento claramente definida tenha ocorrido apenas após 1950, os padrões de implantação fabril podem fornecer importantes hipóteses sobre a instalação industrial da cidade.

### **1.1.3. Desenvolvimento Industrial e novos fatores locais**

Com o desenvolvimento do processo produtivo e conseqüente avanço tecnológico promovido e implementado na atividade fabril, adequações na maneira de produzir e conseqüentemente nas próprias edificações industriais podem ser observadas, principalmente após as primeiras décadas do século XX. Harvey (1992) aponta que a forma corporativa de organização dos negócios havia sido já aperfeiçoada pelas companhias de construção das estradas de ferro ao longo do século XIX, “em particular depois das ondas de fusão e formação de trustes e cartéis no final do século, a muitos setores industriais’ (HARVEY,1992:121), cuja inovação proposta na indústria automobilística por Henry Ford alcançou resultados expressivos de produção em massa.

Com o intuito de promover o aumento e a padronização da produção, com redução de tempo empregado e grande volume de produtos finais, o processo produtivo baseado no paradigma fordista/taylorista seria amplamente difundido e implementado ao longo do século XX. Aqui entende-se o paradigma fordista como um conjunto de práticas gerenciais da produção e do consumo, que,

combinado com sistema de organização e separação das funções de planejamento e execução da produção industrial, trouxe para o espaço fabril o princípio de racionalidade produtivista do trabalho, normas amplamente conhecidas como taylorismo.<sup>14</sup> A máxima potencialização produtiva foi alcançada com a introdução de esteiras, assim o ‘trabalho’ era levado ao operário, sem a perda do deslocamento no espaço da fábrica. Conforme afirma Antunes (2004):

“Esse binômio [fordismo/taylorismo] caracterizou-se pela *mescla* da *produção em série*, além de fundar-se no trabalho parcelar e fragmentado, com uma linha demarcatória nítida entre *elaboração* e *execução*” (ANTUNES, 2004: 74, grifo no original).

Outra característica desenvolvida a partir deste modelo de produção foi a verticalização da produção, trazendo para dentro da grande indústria os custos intermediários de todos os processos que vinculavam produção primária ao consumo final. Desta forma, ao formarem grandes estabelecimentos industriais, complexos produtivos que controlavam todas as etapas de produção, foi possível reduzir custos e aumentar a velocidade da produção.

Por consequência do gradativo aumento de máquinas, com a instalação de esteiras rolantes, crescentes quantidades de matérias primas e produtos fabricados, o edifício fabril foi ganhando maiores dimensões e ocupando assim maiores lotes, indisponíveis nos centros urbanos consolidados. (LENCIONI, 2011:186). Este tipo de organização industrial irá direcionar a instalação industrial até meados de 1970, quando, em resposta à reestruturação econômica, se inicia a transição para um novo modelo produtivo.

---

<sup>14</sup> F.W. Taylor (1856-1915) desenvolveu esse método de trabalho e aperfeiçoado pela indústria automobilística da Ford, nos EUA, em 1914. (BOTELHO,2008:32)

Ao olharmos a relação deste tipo de indústria com o território podem ser destacados os seguintes aspectos: são edificações horizontalizadas, individualizadas e que concentram todas as etapas que envolvem a produção, com grandes dimensões de áreas construídas e lotes, responsáveis assim pela concentração das atividades e população no território; estão articuladas e próximas à infraestruturas de transporte – ferrovias e/ou rodovias – e, por conta de suas demandas espaciais foram se instalando em franjas do núcleo urbanizado.

Harvey (1992) identifica o colapso deste sistema a partir da década de 1970. Para o autor, o período pós-guerra viu a ascensão de uma série de indústrias baseadas em tecnologias amadurecidas e levadas a novos usos extremos de racionalização e novos locais (Harvey, 1992: 125). Essa expansão alterou os papéis dos principais atores do processo de desenvolvimento capitalista: o Estado, o capital corporativo e a força de trabalho, que, pela internacionalização deste processo, não poderia manter-se dentro do mesmo equilíbrio de forças entre eles. Para o autor, fica evidente no período de 1965 a 1973 a insuficiência deste sistema em manter as contradições inerentes ao capitalismo (Harvey, 1992: 135). Contudo, emergia um novo modelo de gestão e administração, que no Japão havia sido responsável por uma retomada vigorosa do capitalismo em plena crise estrutural. Conforme coloca Antunes (2004):

“(...) o toyotismo apresentava-se como o mais estruturado receituário produtivo oferecido pelo capital, como um possível remédio para a crise. O também chamado ‘modelo japonês’ pode ser entendido, resumidamente, como uma forma de organização do trabalho que nasce a partir da fábrica da Toyota, no Japão, e se diferencia do fordismo basicamente nos seguintes traços: 1. É uma forma de produção muito vinculada à demanda. 2. É variada e bastante heterogênea. 3. Fundamenta-se no trabalho operário em equipe, com multivariada de funções. 4. Tem como princípio o *just in time*, o melhor aproveitamento possível do tempo de produção, e funciona segundo o sistema *kaban*,

placas ou senhas de comando para a reposição de peças e estoques, que devem ser mínimos.” (ANTUNES, 2004:76)”

Discorrendo sobre esse novo padrão de produção, Harvey (1992) acrescenta ainda algumas outras características, como a flexibilidade das relações trabalhistas, o surgimento de novos setores, novas maneiras de fornecimento de serviços financeiros, “e, sobretudo, taxas altamente intensificadas de inovação comercial, tecnológica e organizacional” (HARVEY, 1992:140).

“A acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas, criando, por exemplo, um vasto movimento no emprego do chamado ‘setor de serviços’, bem como conjuntos industriais completamente novos em regiões até então subdesenvolvidas” (HARVEY, 1992:140)

A flexibilização afeta, portanto, a dimensão das fábricas, uma vez que as unidades reestruturadas a partir deste novo paradigma, ao trabalharem de forma mais horizontal dentro de uma rede de empresas, irão diminuir consideravelmente a produção interna, transferindo à terceiros grande parte do que anteriormente era produzido dentro dela. Além disso, ao balizar diretamente produção à demanda (no sistema *just in time*), amplas áreas voltadas para o estoque de matérias primas bem como de produtos acabados tornaram-se desnecessárias. Em alguns segmentos, observa-se a introdução de novos elementos que irão alterar profundamente a relação entre produção e espaço, como no caso da atividade portuária.<sup>15</sup>

---

<sup>15</sup> No caso desta atividade portuária, a introdução do container, a partir de 1970, tornou desnecessária a grande área de armazenagem dos portos, que demandavam agora, grandes pátios livres para seu acolhimento.

As novas plantas industriais correspondentes à este modelo de gestão e administração relacionavam-se com o espaço de outra forma, desligando-se assim de alguns dos fatores locais associados ao modelo fordista de produção. Conforme afirma Rufinoni:

“A alocação de recursos em diferentes países e o desmembramento de determinadas etapas de produção para regiões mais vantajosas em termos de custo de mão-de-obra e de produção, ou mesmo via terceirização, impulsionaram novos padrões produtivos e libertaram muitos setores industriais da dependência imediata aos fatores locais, tão determinantes em períodos anteriores.” (RUFINONI, 2014: 279,280)

Por sua vez, o modelo flexível de produção se relacionaria com o território de forma diversa, com novas edificações de tamanho reduzido, redes de pequenas e médias empresas prestadoras de serviço, que por sua localização mais dispersa estão articuladas às grandes infraestruturas de comunicação e tecnologia, e que se instalam em novos núcleos industriais que aliam pesquisa, inovação, segurança.

A partir de então, novas formas de organização industrial emergiram, em resposta às demandas espaciais da produção flexível. Guardadas as especificidades características do contexto brasileiro e da cidade de Campinas, é possível associar este novo modelo de produção a novas tipologias espaciais: o surgimento dos distritos industriais e os condomínios industriais<sup>16</sup>.

Os distritos industriais são grandes áreas de terrenos doados ou concedidos pela iniciativa pública, com o intuito de atrair novas instalações

---

<sup>16</sup> Há uma diversidade de nomenclaturas que são utilizadas para descrever este fenômeno. GALVÃO, 2000, utiliza o termo *Cluster*, enquanto que LENCIONI, 2011, utiliza o termo *condomínio industrial*. A opção de desenvolver a análise apenas para Distritos Industriais e Condomínios Industriais está associada à contraposição de propriedade existentes entre eles e às especificidades da cidade de Campinas, conforme veremos nos próximos itens deste capítulo

industriais. Tem localizações privilegiadas no que diz respeito à proximidade às vias de comunicação e transporte, que, associadas à instalação gratuita de infraestruturas básicas e à políticas de isenção de tributos, se tornaram atrativas para novas plantas industriais<sup>17</sup>.

Os condomínios industriais, por sua vez, são iniciativas particulares que visam a instalação industrial, em que as empresas podem locar frações de terreno com infraestrutura e edificações previamente instaladas, e que os serviços complementares – como estacionamentos, áreas de funcionários, estoques, serviços de informação, entre outros – indispensáveis num empreendimento industrial pertencem ao condomínio e são utilizados de forma compartilhada, baixando consideravelmente os custos com a implantação<sup>18</sup>. Assim como os distritos industriais localizam-se próximos às infraestruturas de comunicação e transporte, articulando-se a novos equipamentos como os aeroportos e heliportos. São tendências mais recentes de locação da atividade produtiva, cuja localização encontra-se, portanto, subordinada ao mercado imobiliário e à frente dos desejos empresariais ou incentivos públicos. (LENCIONI, 2011). Conforme afirma Lencioni:

“Cabe observar que o condomínio, como negócio imobiliário, incorpora outra dimensão, que é a especulação imobiliária, devido à possibilidade que ele tem como produto imobiliário de adicionar um lucro acima do lucro médio, devido ao fato do espaço se constituir numa mediação (indispensável) da produção imobiliária. Essas virtudes na produção do valor e essa dimensão da especulação imobiliária fazem do condomínio industrial não só um grande negócio imobiliário, mas um importante

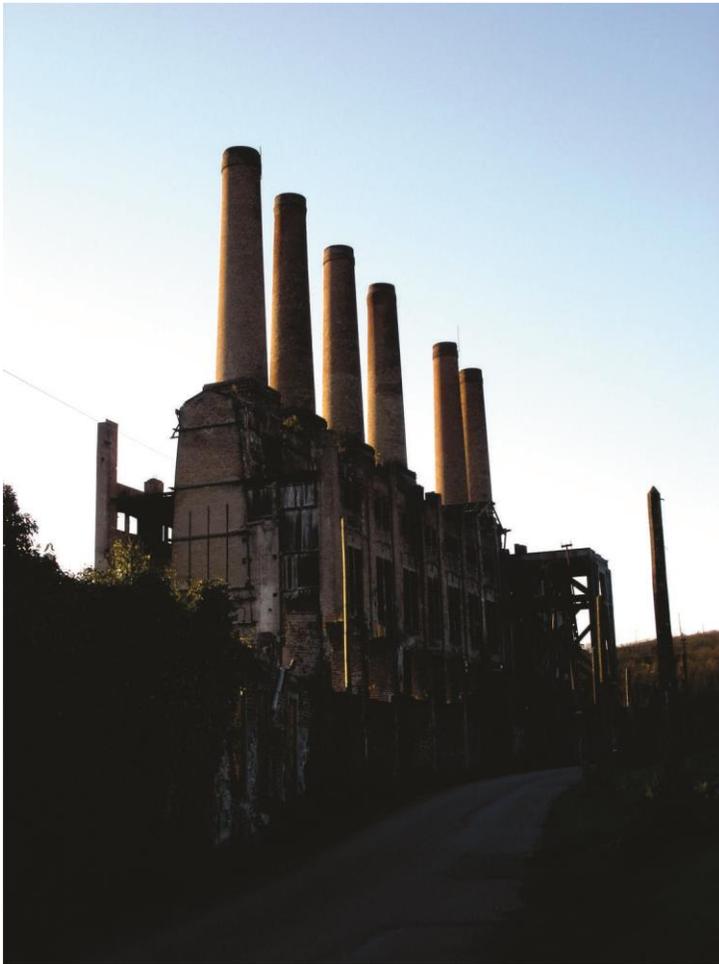
---

<sup>17</sup> No caso do interior paulista, este tipo de empreendimento está associado a descentralização industrial da metrópole de São Paulo, a partir da década de 1980, como observou NEGRI, 1996: 179.

<sup>18</sup> “Com os condomínios industriais se inaugura uma nova fase da história da construção industrial, pois é possível para o empresário poupar gastos monetários na compra do terreno e na construção do edifício”(…) “No caso dos condomínios industriais há um investimento inicial menor no provimento do edifício e da infraestrutura e dos equipamentos necessários.” (LENCIONI, 2011:186)

nicho de reprodução do capital nos dias atuais” (LENCIONI, 2011:192)

Conforme chamam a atenção Rufinoni (2014) e Lencioni (2011), este modelo condominial empresta lógicas e formatos dos já consolidados condomínios residenciais e comerciais. Eles reforçam a tendência do esvaziamento das estruturas urbanas públicas, uma vez que as estruturas coletivas que o compõe são compartilhadas, mas de acesso restrito. Isso demonstra, para as autoras, um afastamento do público e ainda colocam limites aos tradicionais instrumentos de ação governamental centrados em controles locacionais e incentivos fiscais, que não mais estão em sintonia com a produção do espaço industrial gerada pelo capital imobiliário. (GALVÃO, 2000:45-46).



**Imagem 11 - Remanescente da indústria cimentícia - Casale Monferrato, Itália**  
foto da autora, 2013

## **1.2. O Caso de Campinas**

### **1.2.1. Notas sobre a industrialização paulista e brasileira**

Para compreender o processo de instalação e desinstalação industrial, e acompanhar as modificações da relação entre indústria e território no caso campineiro, é importante retomar, grosso modo, algumas notas sobre a industrialização brasileira.<sup>19</sup> Não se pretende aqui aprofundar tal discussão, trazendo apenas as questões econômicas nacionais e regionais ligadas à industrialização e que de alguma forma influenciaram o processo de instalação e desinstalação industrial.

Pereira (1967), Semeghini (1991) e Suzigan (2000) concordam que no período que antecede a década de 1920, embora já houvesse iniciativas industriais<sup>20</sup>, a industrialização brasileira estava subordinada à economia agroexportadora. Era caracterizada por uma indústria voltada à produção de equipamentos para agricultura e de itens de primeira necessidade. Em São Paulo, foi o excedente do capital do café que permitiu a instalação de uma infraestrutura mínima de transporte, instituiu um mercado consumidor por meio do trabalho assalariado, permitindo uma concentração urbana e a implantação das fábricas.

A partir da década de 1920, observa-se um surto de industrialização do país, cuja crise de 1929 afetou de maneira decisiva a expansão do setor. Iniciou-se, contudo, um processo de gradativa independência dos dois setores, incentivado ainda por uma política de substituição de importações. A crise no setor exportador e a grande depressão causaram a ruptura da ligação entre exportação

---

<sup>19</sup> Inúmeros trabalhos versam sobre este assunto. Ver PEREIRA, 1967, CANO 1990, SEMEGHINI, 1991, NEGRI, 1996, SUZIGAN 2000 entre outros.

<sup>20</sup> Ver CAMILLO, Ema E. R. *Guia histórico da indústria nascente em Campinas*. Campinas: Mercado das letras, centro de memória Unicamp. 1998.

e o crescimento industrial: “iniciou-se assim, um processo de industrialização via substituição de importações que acelerou a diversificação da estrutura industrial (SUZIGAN, 2000:13)

“Entre 1929 e 1933 consolidava-se uma mudança fundamental na dinâmica da economia brasileira. O setor agrário-exportador passaria ao segundo plano na determinação do nível e do ritmo da atividade econômica, passando os setores ligados ao mercado interno, principalmente a indústria, à condição de principais determinantes do nível de atividade”. (SEMEGHINI, 1991:93)

Com a política nacional de estímulo à industrialização, esta seria impulsionada nos anos subsequentes, com ritmo expressivo de crescimento entre as décadas de 1930-1950 (PEREIRA, 1967:27-29). Negri, por sua vez, identifica uma expansão diversificada da indústria e da agricultura, momento em que o Estado passa a considerar a questão da industrialização uma prioridade, centralizando as medidas no âmbito federal.

O autor coloca os anos entre 1956 e 1970, como o primeiro período da industrialização pesada, marcada pelo papel atuante do Estado, expresso no Plano de Metas de J.K.. Desta forma, a iniciativa pública investiu diretamente tanto no setor produtivo como no setor de infraestrutura de transportes e energia, complementada ainda pela entrada de capital estrangeiro no país. Assim, essa fase “consolidou a expansão industrial brasileira e sua concentração em São Paulo” (NEGRI, 1996:101), com considerável expansão das indústrias produtoras de bens de capital e consumo de bens duráveis.

A partir da década de 1970, iniciou-se um processo de desconcentração industrial e interiorização da indústria. Contudo, verificou-se uma modernização em sua estrutura, com ampliação dos segmentos mais complexos, apresentando

ainda um incentivo federal para diversificação locacional da mesma. (NEGRI, 1996:137)

“Após 1975, a modificação espacial da indústria brasileira foi, em grande parte, resultado da estratégia contida no II PND, que previa implantar na periferia nacional projetos industriais [de grande porte]” (NEGRI, 1996:142)

“No entanto é preciso deixar claro que, ao dar ênfase à indústria de base de bens de capital, o Estado já não conseguia ajustar os múltiplos interesses das empresas estatais, das grandes empresas privadas nacionais e das grandes empresas estrangeiras. (...) Faltava clareza da dimensão das mudanças e a própria estrutura patrimonial dos grandes grupos industriais (...). Um problema que se mostraria bem mais complexo na década seguinte” (NEGRI, 1996:149)

Por conta da crise econômica experimentada na década de 1980, a estrutura industrial brasileira pouco se modificou em termos espaciais e de produção. As transformações ocorridas dentro da gestão industrial nos anos de 1970 e 1980, no Brasil adquiriram intensidade na década de 1990. Apesar disso, algumas inovações tecnológicas e organizacionais foram implementadas de forma restrita. Considerando os anos de crise econômica, a reestruturação produtiva traduziu-se, no Brasil, em políticas de redução de salários e mão de obra. (ANTUNES, 2004:80). Em 1985, a recuperação parcial da economia brasileira possibilitou a adoção de inovações tecnológicas, entretanto, foi a partir da abertura do mercado em 1990, que as indústrias nacionais foram forçadas a reestruturar-se, e nesta década observou-se com maior amplitude e intensidade a adoção dos preceitos que compõem a produção flexível.

## 1.2.2. Urbanização e modernização da cidade de Campinas

O princípio do desenvolvimento econômico da cidade de Campinas está ligado à atividade de exploração açucareira, o que teria possibilitado um primeiro povoamento do oeste paulista, criando e incrementando núcleos urbanos e além de proporcionar a diversificação do sistema viário. (SEMEGHINI, 1991:16). A cultura do açúcar seria gradativamente substituída em importância pelo cultivo cafeeiro, a partir de 1870, que herdaria um quadro de incipiente integração de alguns núcleos do interior do Estado de São Paulo. O desenvolvimento da exploração do café seria responsável então pela consolidação destas vilas, com melhoria e diversificação da comunicação entre elas. Desta forma, Campinas se configuraria como centro de dispersão de caminhos, particularidade que seria impulsionada pela instalação da ferrovia na segunda metade do século XIX<sup>21</sup>.

Inicialmente, a área central da cidade reuniu atividades comerciais relacionadas ao deslocamento dos viajantes, função que seria somada à extração de cana de açúcar. A atividade cafeeira seria, por sua vez, fundamental para o desenvolvimento urbano de Campinas. Alguns autores como Semeghini (1991) e Cano (1996), creditam a base da industrialização campineira à acumulação de capital proporcionada por esta atividade. Além disso, outras características da economia do café seriam grandes transformadoras das relações urbanas, como forte articuladora do território, capaz de diversificar a base social existente e com o início da formação de uma classe de consumidores. Assim, por conta da cultura do café, São Paulo concentrou os fatores mais relevantes para a concentração deste desenvolvimento industrial: o capital excedente para investimento, o mercado consumidor em expansão e a rede ferroviária. (PEREIRA, 1967:14-16)

---

<sup>21</sup> Segundo Semeghini: “Em 1840, Campinas (...) era verdadeiro nó de comunicações, centralizando a produção agrícola e o transporte da parte mais importante do quadrilátero do açúcar” (SEMEGHINI, 1991, p.18)

No período de 1850 a 1900, Campinas experimenta uma grande dinamização de sua estrutura urbana. Além da ferrovia, temos a institucionalização de diversos serviços: a criação da Companhia Campineira de Iluminação à Gás, 1875; a implantação da linha de bondes com tração animal, 1879; a chegada dos serviços telefônicos, 1884; a primeira experiência com a luz elétrica, 1886; a organização de um sistema de coleta de lixo, 1890; a instalação de serviços de água e esgotos, 1892, o emplantamento das ruas e a numeração das casas, 1895. (LAPA, 2008:30-34,62, 265). Num intervalo de poucos anos transforma-se a experiência deste espaço para um espaço urbano, tornando-o mais impessoal e promovendo uma nova dinâmica de uso da cidade.

Por conta das características da exploração do café, as cidades não irão desempenhar neste momento uma função central. Embora seja condicionada pela função comercial e de comunicação com a antiga rota de Goiás, é apenas num momento posterior “com a implantação ferroviária, a imigração, a disseminação dos equipamentos mecânicos de beneficiamento e o avanço do sistema de crédito” que a função da cidade se transforma. As relações de produção seriam ainda estimuladas com a disseminação dos processos mecânicos de cultivo e a imigração estrangeira em grande escala. (SEMEGHINI,1991:28).

Na cidade colonial campineira, os casarões se encontravam mesclados a outros usos da cidade, não havendo uma priorização do espaço pela aristocracia. Assim, havia uma mistura de usos: “moradias e edifícios públicos, os cortiços e os sobrados, cemitérios, asilos encontravam-se contíguos no núcleo central”. (LAPA, 2008:104-105). Essa ‘espontaneidade’ já não poderá ser respeitada com o advento de uma proposta burguesa para configuração da cidade. O desenho urbano deveria então corresponder a um conjunto de posse de bens, incluso aí a casa e o bairro, que ofereceriam reconhecimento, adquirindo uma tradução econômica associada à valorização do uso do solo. (SALGUEIRO, 1998:40). Conforme concorda Lapa: “seu espaço, a ocupação dele, a

movimentação intra e interespaços far-se-ão tendo em conta também a estratificação social em classes, que avançava” (LAPA, 2008:150). Badaró também concorda com Lapa, afirmando que o espaço urbano campineiro do século XIX expunha esse aspecto de indiferenciação social e de valor. Sobre esta estrutura passariam a atuar novos agentes, como a indústria, a demanda por habitação popular e a especulação imobiliária. (BADARÓ,1996:57).

“sua trama viária retilínea e contínua do século passado eram consequência direta do baixo ou mesmo nulo valor da terra e dos procedimentos de expansão e distribuição do solo urbano, executados diretamente pela Intendência Municipal” (Idem:57).

O espaço da cidade deverá corresponder ao surgimento de uma Campinas capitalista e burguesa, transformando assim sua função. É neste período que se realiza uma transformação urbana da cidade que buscou uma ruptura com a cidade colonial. Na aspiração por uma ‘cidade ideal’, torna-se necessário desconstruir, remodelar, ocultar a ‘cidade real’, ‘sobrevivente da velha ordem’<sup>22</sup>. Com a proposta de uma cidade moderna, os espaços e seus usos deveriam ser necessariamente diferenciados, e assim seria necessário maior controle sobre a disposição espacial da mesma, por meio da separação de suas funções, a criação uma série de companhias de serviço (citadas acima) para além das políticas sanitaristas, que buscaram invisibilizar os indesejáveis. (LAPA, 2008:12). Vinculados ao processo de consolidação da cidade do café, o panorama urbano também se alteraria na medida que novas edificações irão surgindo como referência, como o caso da Estação da Companhia Paulista, em 1892. (CARPINTERO,1996:52).

---

<sup>22</sup> Termos em destaque conforme utilizados por Lapa, 2008:14.

“É preciso fazer desaparecer tudo, ou quase tudo, que não devia ser visto. Em lugar da cidade de taipa, despudorada e mal-cheirosa, aspirava-se a cidade de tijolos, bem-comportada e higiênica. Não há hesitações entre simplesmente camuflar o artefato comprometedor e a sua gente molambenta e até, se for o caso, demolir e expulsar do convívio urbano os que não se adaptarem àqueles novos tempos” (LAPA, 2008: 14).

A incipiente separação dos usos que começa a se delinear no final do século XIX ganhou enorme impulso por conta das epidemias pelas quais passou a cidade. A partir deste momento, o ciclo de expansão econômica e populacional pelo qual passava Campinas foi interrompido <sup>23</sup> e houve grande alteração da paisagem da cidade, a partir das obras de saneamento que marcaram o desenho urbano de Campinas. Experimenta-se uma aliança entre as esferas políticas e sanitárias nas ações que se efetivam contra a doença e irão exercer o controle, tanto através das políticas higienistas, como no estabelecimento dos serviços de abastecimento do espaço urbano.<sup>24</sup>

Deve-se ressaltar como esse discurso higienista de ‘contaminação’ foi usado de maneira política e simbólica, justificando a segregação de determinadas populações e usos no território. O lado sul da cidade será, por fim, destinado à população de baixa renda, ou à indústria, num espaço bastante marcado e delimitado.<sup>25</sup> Embora relevante, o discurso higienista foi usado de maneira simbólica e política, baseando práticas de segregação espacial afastando usos e populações indesejadas do espaço em que era promovido o lazer e a ocupação

---

<sup>23</sup> As epidemias de febre amarela atingiram a cidade no final do século XIX (de 1889 a 1897), sendo considerados por alguns autores como períodos de hiato da modernidade campineira e atribuindo-se este momento ao declínio econômico e populacional da cidade. (LAPA 2008)

<sup>24</sup> Na imagem 14 percebe-se a delimitação urbana proporcionada pela retificação e saneamento do córrego central que mais tarde seria equipado com importantes eixos viários da cidade – a Av. Orosimbo Maia, organizando assim o desenho urbano da área.

<sup>25</sup> A segregação espacial promovida pelo planejamento urbano da cidade de Campinas foi explorada no artigo que escrevi em conjunto com os colegas Diana Helene e Filipe Marino “A segregação espacial planejada: uma análise da urbanização da cidade de Campinas –SP” (2003)

de alta classe.<sup>26</sup> Conforme afirma Santos: o embate de teorias relacionadas à proliferação de doenças instrumentalizavam cientificamente o desenho da cidade e da casa salubres, “definindo uma relação entre teoria e prática do saneamento e a reforma urbana da virada do século, na perspectiva dos interesses fundiários colocados” (SANTOS, 2002:187). Ainda neste raciocínio, o autor afirma que o comando das intervenções hipoteticamente modernizadoras da cidade, esteve, em última instância, nas mãos de frações políticas das oligarquias do poder local: aparato legal de poder que representaria o conteúdo do projeto da elite política para a cidade. (Idem:216)

A implantação do ramal ferroviário da cidade de Campinas alteraria as feições da economia cafeeira e sua estruturação no território. Tendo como vetores as linhas da estrada de ferro, seria proporcionado o surgimento da rede urbana do Estado definindo “os municípios que desempenhariam as funções de centros e polos regionais”, mantendo Campinas no papel central da estrutura ferroviária e que potencializou sua particularidade de centro de dispersão de caminhos. A implantação da linha de trem implicou a abertura de novas frentes e colonização e a constituição de uma trama urbana entre cidades (NEGRI, 1996:78)<sup>27</sup>. A construção da linha férrea afetou “direta ou indiretamente toda a vida urbana: valorizou e deteriorou áreas, dilatou ou acelerou a dilatação do perímetro urbano, criou bairros” (LAPA, 2008:24,25).

A cidade de Campinas possuía quatro ramais férreos, implantados a partir da segunda metade do século XIX: o ramal da Companhia Paulista, o ramal da Companhia Sorocabana, o ramal da Companhia Mogiana e da Funilense. O eixo proposto pelo ramal férreo da Companhia Paulista consta já no mapa de 1878 e o da Mogiana, no mapa de 1900. Estes dois limites serão as referências para a expansão da do centro histórico que será adensado até 1940.

---

<sup>26</sup> Para Santos, o movimento higienista seria um projeto de reforma da cidade para o capitalismo. A ideia de plano e de reforma urbana teria o caráter de atingir a melhoria social através da elevação do padrão moral das classes populares. (SANTOS, 2002:186-187)

<sup>27</sup> Segundo o autor, esta estrutura ferroviária ainda constitui a ossatura dos eixos atuais de circulação e urbanização.

Antes da implantação da linha férrea não havia uma diferenciação espacial entre centro e periferia, mas se considerarmos que, conforme exposto, estavam em definição a diferenciação do espaço e dos valores a ele agregados, este elemento será apropriado como simbólico para segregação daquilo ou daqueles que não se desejava neste modelo idealizado de cidade. A partir de então haveria o traslado do cemitério, do matadouro e da cadeia do núcleo central para os fundos da estação e da linha férrea, bem como os operários, deslocados para os piores e mais baratos terrenos, o que levou a constituição de uma primeira definição de bairro para além do central, a Vila Industrial.

Tratando sobre o período de 1886 a 1897, Semeghini identifica ainda que o desenvolvimento urbano e econômico da cidade estava condicionado pelo sucesso da economia do café, embora outras atividades como a indústria, o comércio e os serviços estivessem já alcançado importante grau de implantação e desenvolvimento. Este quadro que seria alterado apenas após 1930, quando identifica uma independência do desenvolvimento setor industrial.

“O surto inicial [de febre amarela] coincidiu com o primeiro rush cafeeiro, entre 1875/1885, e foi quando se consolidou o núcleo metal-mecânico e têxtil. De fins da década de 1880 até 1900, na segunda expansão cafeeira, a indústria local, embora cresça, é afetada pela febre amarela. Nessa etapa, a capital afirma definitivamente sua primazia sobre a rede urbana paulista. Ao longo do período 1900/1920 não houve implantação industrial de monta, mas prossegue o crescimento ditado pelo aumento da população, pela urbanização e pela expansão ferroviária; nesta fase o principal impulso liga-se à diversificação da base agrícola local. Por último, na década de 20, acompanhando a expansão cafeeira e a expressiva industrialização do estado, o parque manufatureiro local cresce e diferencia-se, instalando-se alguns grandes estabelecimentos e diversos setores novos começando a operar” (SEMEGHINI, 1991:79)

Na passagem do século XIX para o XX, os bairros residenciais expandem-se de acordo com a regulamentação da municipalidade (parâmetros de arreamento e infraestruturas), com a abertura de novas avenidas como a Barão de Itapura, áreas que se colocavam como um contraponto àquelas de ocupação mais antiga. Em paralelo, eram definidos novos bairros operários, que, localizados próximos às indústrias, crescem tendo como referência as linhas do trem e mais tarde as rodovias. Posteriormente, a câmara municipal atuará para o estabelecimento de ligações com a Vila Industrial, por exemplo, a partir da abertura da Av. Amoreiras. Nesta fase anterior a 1930 já se esboçava a diferenciação do espaço urbano, que toma um novo impulso com o crescimento da cidade e, posteriormente, com a atividade do capital imobiliário.<sup>28</sup>

O modelo de crescimento da cidade sofreria uma mudança no início do século XX, por conta da introdução dos agentes privados na urbanização de Campinas. Com a crise de 1929 e conseqüente desvalorização do café, a expansão urbana e imobiliária foi tida como uma das saídas seguras para o investimento do capital. A partir deste momento, a expansão da cidade ficará a cargo então de empresas de loteamentos particulares, impondo uma nova lógica de crescimento urbano. Isso resultou num desenho urbano particular, em que “os novos bairros (...) produzidos ao sabor das conveniências do mercado imobiliário constituíram extensas e fragmentadas áreas urbanas, totalmente desprovidas de infraestrutura urbana e de ligações viárias que os articulasses entre si e com as áreas existentes já urbanizadas” (BADARÓ, 1996: 146-147).

Essa reunião de interesses econômicos em torno do planejamento da cidade culminou com na contratação de um plano de urbanismo, em 1936, chamado de “Plano de Melhoramentos Urbanos”, de autoria do engenheiro e urbanista Prestes Maia. Neste plano é interessante notar que a municipalidade

---

<sup>28</sup> A atividade de loteamento da cidade, cuja expansão no período pós 1930 foi dada à especulação imobiliária determinou a abertura de novas áreas de expansão da cidade, direcionadas, por sua vez, à ocupação de determinadas classes sociais. Ver HELENE, ANDREOTTI, MARINO (2013).

atuaria apenas como realizadora das demandas da 'sociedade civil', isto é, um grupo político influente que compôs o 'Comissão de Melhoramentos'. (Idem:146). Este plano guiou as intervenções na cidade até a década de 1960, atuando prioritariamente na abertura de avenidas e na constituição de um centro definido. Campinas cresceria então de forma radiocêntrica, como pode ser percebido no mapa de crescimento urbano ao longo dos anos (imagem 17).

Embora os eixos rodoviários que cortam a região tenham ganhado importância após 1950, o processo de expansão e crescimento das estradas de rodagem remontam às décadas de 1920 e 1930 como parte de uma política de integração dos núcleos urbanos e seus mercados econômicos. Na década posterior, em 1940, as rodovias do Estado de São Paulo se igualariam em extensão às ferrovias, e no período de 1940 a 1955 não houve quaisquer expansão da rede ferroviária, marcando assim a transição de um sistema modal responsável pela estruturação do território paulista. (NEGRI, 1996:79-80)

“O início da década de 1950 marca com clareza a inflexão do sistema ferroviário para o rodoviário e todos os planos rodoviários elaborados a partir daí apenas confirmam essa tendência. As execuções que se sucedem passam a configurar um sistema de circulação terrestre em que as grandes interligações e adensamentos da rede ficam cada vez mais dependentes das rodovias, que passam a diminuir gradativamente as distâncias entre pequenos núcleos urbanos ou agrícolas, como também as de médio e grandes núcleos urbanos interiorizados e destes com a metrópole” (NEGRI, 1996:81)

Conforme afirma Negri (1996), esta estrutura permitiu que no período de 1970 a 1990 a região recebesse um fluxo de indústrias que migraram da cidade de São Paulo, num movimento de crescimento de importância dos eixos rodoviários da região para localização industrial (Rodovia D. Pedro I, Rodovia

Magalhães Teixeira, Rodovia dos Bandeirantes, Rodovia Anhanguera e Rodovia Santos Dumont). Conforme pode ser visto no conjunto de imagens de 09 a 12, é clara a migração das antigas zonas industriais centrais ligadas à ferrovia para os eixos rodoviários do entorno.

### **1.2.3. Instalação e localização industrial na cidade**

Em Campinas, a lógica de instalação industrial seguiu o padrão de implantação vinculado às questões de matéria prima, localização de mão de obra e mercado consumidor. Embora estes fossem aspectos relevantes, a indústria veio a posteriori da instalação de infraestruturas de transporte ferroviário, por exemplo, que atendia primeiramente a demanda para o escoamento do café. A industrialização campineira não seguiria, em consequência, um padrão de monoeconomia ou desenvolvimento urbano a partir da instalação fabril.

Segundo a pesquisadora Ema Camillo, em *Guia Histórico da Indústria nascente em Campinas (1850 – 1887)*, embora as atividades industriais da cidade e do país tenham ganhado importância a partir do século XX, foi possível identificar número significativo de pequenas indústrias instaladas em Campinas antes deste período. Estas indústrias estariam ligadas à produção, principalmente, de bens de consumo de primeira necessidade, como alimentos e bebidas, mas também à fabricação de maquinário para agricultura. Contudo, por conta de seu reduzido espaço físico e número, essa primeira industrialização não altera de maneira substancial as dinâmicas urbanas da cidade.

Semeghini identifica que, após 1860, o capital acumulado com o café começa a se diversificar com os investimentos nas ferrovias, nas empresas de serviços públicos, na indústria e no setor bancário. Os setores industriais ligados às atividades ferroviárias tiveram grande impulso com o início das operações do

trem: verifica-se um incremento do setor metal-mecânico que forneceria peças e equipamentos para ferrovia, além de outras demandas como a fabricação de óleo lubrificante. (SEMEGHINI, 1991: 44). No entanto, a industrialização deste período não apresentou grande complexidade nos produtos, em sua maioria, voltados à fabricação de bens de consumo de primeira necessidade.

“O setor industrial, que se desenvolveu em Campinas nos anos 70-80 [1870-1880] foi estimulado por três ordens de fatores: o dinamismo da base agrícola regional e então em acelerado processo de transformação e expansão, a ampliação concomitante do mercado (tanto rural quanto urbano) para bens de consumo e a implantação ferroviária” (Idem:43).

Os instrumentos os quais dispunha a municipalidade para intervenção no território, amplamente utilizados na segunda metade do século XIX, eram os Códigos de Posturas. Elaborados pelo poder público, tinham como objetivo normatizar a utilização do espaço da cidade, com as adaptações aos novos usos que o núcleo urbano vinha incorporando.

Badaró localiza o ano de 1865 um conjunto de leis normativas relativas aos padrões construtivos que deveriam ser obedecidos na cidade (dimensões de recuo, áreas de iluminação e ventilação, entre outras medidas), o que afirma ser o primeiro código de obras da cidade. (BADARÓ, 1996: 109). Bernardo identifica como a primeira norma relativa à separação dos determinados usos do solo apenas em 1890, tratando sobre a restrição das cocheiras na cidade (BERNARDO, 2002:16).

Percebe-se que à medida que este espaço urbano vai se diversificando e tornando-se múltiplo, definia-se um conjunto de regras que busca, para além da organização do crescimento e das atividades existentes, uma tentativa de adequação deste espaço à nova urbanidade burguesa e modernizada em

ascensão, onde portanto não há lugar para as antigas práticas rurais e coloniais, naquela ideia de transformação que se pretendia para a cidade.

Em relação ao uso do solo<sup>29</sup>, o Código de Posturas dividia todas as atividades das oficinas e fábricas em três categorias: incômodas, perigosas e insalubres. (LAPA, 2008:192). Sempre vistas de maneira negativa, as fábricas eram consideradas, sob o ponto de vista do Código, inconvenientes para esta urbanidade. Consequentemente, estas atividades distribuíram-se nas bordas do núcleo central, já bastante definido na segunda metade do século XIX.<sup>30</sup> Uma lei promulgada pelo então prefeito, em 1908, criaria por sua vez incentivos fiscais para as instalações industriais, não impondo restrições relativas ao local de instalação.<sup>31</sup>

Embora as indústrias bem como os outros tipos de atividades indesejadas tenham se estabelecido nos arrabaldes de Campinas, não havia um pensamento relativo ao seu zoneamento, até mesmo no Plano de Melhoramentos Urbanos. Este não aprovaria nenhuma planta de divisão por atividades, nem indicações precisas, cabendo à prefeitura a responsabilidade de promover e estimular os usos mais adequados do solo e de inibir ou proibir aqueles tidos como inconvenientes. (BADARÓ,1996:77). Conforme afirma Badaró “a cidade apresentava, entretanto, suas atividades livremente distribuídas, mesclando-se ao longo das ruas especialmente nas áreas mais antigas e densamente ocupadas” (Idem:76).

Assim, as iniciativas industriais instalaram-se conforme as orientações da municipalidade, atrelando essas recomendações com os preços dos terrenos, proximidade com o núcleo urbanizado e presença de infraestrutura, priorizando aqueles locais que mantinham relação com a linha ferroviária. Os

---

<sup>29</sup> O código de posturas funcionou como a legislação do período. Vale lembrar que um mapa preciso de zoneamento urbano, com delimitação das áreas destinadas à atividade industrial só seria elaborado na década de 1950. (LAPA, 2008 e BADARÓ, 1996)

<sup>30</sup> Esta delimitação espacial pode ser observada já no Mapa de 1878, Imagem 12.

<sup>31</sup> Segundo Bernardo (BERNARDO, 2002:77) a implantação de fábricas e indústrias teriam isenção de impostos por cinco anos e o terreno de implantação seria concedido pela municipalidade.

bairros cortados pelos trilhos da Paulista (Vila Industrial, Bonfim e Ponte Preta) receberiam estas novas plantas industriais e as moradias operárias, (BADARÓ,1996:110) numa ocupação que estava de acordo com os interesses municipais em enfatizar esse caráter a estas áreas mais afastadas do centro histórico consolidado<sup>32</sup>.

“Essa fase do desenvolvimento industrial brasileiro manifestou-se em Campinas estimulada por incentivos municipais destinados à atração de novas e importantes indústrias. A cidade confirmou-se como polo alternativo, apto a receber os excedentes do crescimento industrial de São Paulo” (IDEM, 1996:103).

No entanto, tal Plano indicava três bairros para o estabelecimento das atividades industriais, tendo como principal referência os eixos de transporte ferroviários. Essa delimitação parece ter vindo a posteriori da implantação destes equipamentos, uma vez que apenas reforça a localização industrial pré-existente.<sup>33</sup> Uma legislação mais específica sobre o zoneamento da cidade seria introduzida apenas em 1951 (Ibidem:120) que estabelecia normas provisórias de zoneamento. Um novo código seria elaborado então em 1959 e que foi responsável pela delimitação da zona industrial. Este apenas confirmava as ocupações já manifestadas como as zonas industriais à beira das ferrovias e da

---

<sup>32</sup> “Na condição de bairros industriais e proletários, desenvolveram-se a Vila Nova, o São Bernardo a Vila Teixeira e a Vila Marieta. Houve expansão e adensamento da Ponte Preta e da Vila Industrial. No que respeita a conjuntos para habitação operária, a construção do IAPI, na Vila Industrial; o da Fundação da Casa Popular no São Bernardo; e, o da Caixa de Aposentadoria e Pensões no Bonfim”. (CARPINTERO, 1996:45)

<sup>33</sup> Sobre os bairros industriais coloca “Bairros industriais: serão facilitadas as formações de bairros industriais: - ao longo das Estradas de Ferro Paulista, além dos Armazéns Reguladores; Ao longo da Paulista, além do Cemitério; Na Vila Nova e Taquaral.” (BADARÓ, 1996:83)

Via Anhanguera, mas que mostrou-se ineficaz em relação às diretrizes de orientação da expansão das zonas mais densas.<sup>34</sup>

Embora tenha-se demonstrado tal preocupação na ordenação do território, é apenas em 1959 que será estabelecido o primeiro Mapa de Zoneamento da cidade, com a separação dos usos entre residencial, comercial/serviços e industrial. Uma evolução do zoneamento industrial pode ser observada nas imagens 09 a 12.

Um dos primeiros postos de localização das atividades industriais foi o bairro da Vila Industrial. Oferecia as principais características procuradas pela indústria, como a presença da mão de obra<sup>35</sup>, o curso d'água Piçarrão, o baixo valor de terrenos, a proximidade com um núcleo consumidor estabelecido e à ferrovia garantiam o consumo/escoamento de mercadorias. Foi um dos primeiros a se diferenciar do núcleo central, abrigando principalmente os trabalhadores das companhias ferroviárias. A valorização da área central da cidade forçou a transferência da população de menor renda, que começou a ocupar bairros como a Ponte Preta, Bonfim, Fundão e a Vila Industrial, em meados de 1900. (SEMEGHINI, 1991:121)

Apesar de contíguo ao centro da cidade, a linha de trem e o pátio ferroviário garantiam a segregação dos indesejados (fábricas e operários). Estes aspectos foram definidores da diferenciação do espaço da Vila Industrial, constituído como a primeira periferia da cidade. Por conta da presença do matadouro municipal, as atividades de trabalho com couro, os Curtumes,

---

<sup>34</sup> “O zoneamento de 1959 jamais foi objeto de uma revisão conceitual, e sua aplicação por quase trinta anos consagrou a tendência de formação de um único centro verticalizado (...) que se contrapõe a uma periferia horizontalizada e residencial gerando, de um lado, uma zona central altamente polarizadora e, de outro, áreas residenciais sem o requerido grau de autonomia funcional”. (Idem:153)

<sup>35</sup> A Vila Industrial possui duas vilas operárias tombadas pelo Condepac: A Vila Manoel Freire e A Vila Manoel Dias, instaladas no final do século XIX (dados retirados do processo de tombamento da Vila Manoel Dias e Manoel Freire, nº 003/90, Condepac). No caso de Campinas, é importante ressaltar que as vilas operárias construídas na Vila Industrial foram iniciativas de proprietários privados com o intuito de alugar suas casas, diferente da postura observada por alguns industriais que buscaram construir vilas operárias ligadas diretamente à sua indústria.

ganharam expressão naquele sítio. O primeiro curtume a se instalar na área foi o Curtume Campineiro, em 1900, seguidos pelos Curtumes Cantúseo, 1911 e Firmino Costa, 1916.

“A vila Industrial esbarrava nas áreas baixas, de difícil ocupação e por isso mesmo destinadas ao grande parque público previsto pelo Plano de Melhoramentos Urbanos, e as ultrapassava através da Av. das Amoreiras. Esta via passou então a exercer a função de importante corredor de distribuição de tráfego para o São Bernardo e o Parque Industrial, bairros operários que adensavam a sudoeste, ao lado do núcleo de casas construído pela Fundação da Casa Popular” (Idem:110)

Outro vetor de crescimento foi dado pela abertura do segundo ramal férreo da Companhia Mogiana, levando a um conseqüente incremento da urbanização do centro neste eixo. Antes da abertura dos dois loteamentos do entorno, os bairros do Guanabara e Vila Itapura, as primeiras atividades instaladas na área seriam as industriais: a fábrica de tecidos elásticos Godoy e Valbert (1921) e a Fábrica de Chapéus Cury (1926). Contudo, neste trecho da cidade, o uso consolidado nos anos seguintes seria predominantemente residencial.

O terceiro eixo de instalação industrial, levando-se em consideração a estreita vinculação entre ferrovia e indústria, seria o bairro do Proença. Ainda obedecendo a lógica de segregação e afastamento da área central, receberia nas primeiras décadas do século XX os cemitérios deslocados da Vila Industrial, e marcando seu limite externo, o lote das indústrias Swift e Matarazzo.

Segundo Semeghini é entre 1930 e 1950 que se consolidou o eixo urbano-industrial do interior, atraindo principalmente agroindústrias. No despontar de 1950 a atividade industrial já era a mais importante do município. (SEMEGHINI, 1991:95;108). Após os anos de 1950, a forma de ocupação do solo em Campinas passa a obedecer a novos parâmetros, cuja associação do capital industrial e

imobiliário iria marcar seu desenho dado pelo grande número de terrenos vazios e o surgimento de loteamentos cada vez mais distantes, num processo de crescimento à espera da instalação de infraestrutura pelo poder municipal e consequente valorização das terras. (BAENINGER, 2010:214)

Acompanhando a inflexão do sistema ferroviário e incentivadas pela forte atuação da especulação imobiliária, a rodovia Anhanguera, aberta em 1948, se constituiria como um novo eixo de localização industrial. Semeghini aponta:

“As novas indústrias não se localizaram concentradamente em um único ponto, mas distribuíram-se em sítios isolados na região Sudoeste (...). Houve neste processo uma comunhão de interesses do capital industrial com o capital imobiliário, e com a sansão do poder público” (SEMEGHINI, 1991:126)

Em resposta às políticas de incentivo da industrialização, as décadas de 1970 e 1980 foram de grande crescimento da atividade industrial e de atração de população para Campinas, acompanhando um processo de interiorização da indústria, no qual a cidade seria receptora. (NEGRI, 1996) Este novo padrão de desenvolvimento industrial seria responsável pela reestruturação das dinâmicas urbanas:

“De um lado, porque as transformações no próprio aparato produtivo, com a grande empresa e as novas escalas de produção, fizeram crescer muito o emprego industrial, diversificando-o. De outro, porque essa industrialização exigiu mudanças correlatas no terciário das cidades. Crescem e se modernizam os novos serviços de apoio à produção: transporte, comunicações, intermediação financeira” (SEMEGHINI, 1991:136).

Este processo levou à consolidação de uma estrutura industrial diversificada, ao contrário do que ocorreu com os centros industriais do interior que se especializaram em determinados setores. Assim, Campinas se consolida como o polo industrial mais importante do interior. (NEGRI, 1996:123). O padrão experimentado pela industrialização desconcentrada mostrou uma crescente heterogeneidade com o surgimento de ilhas de produtividade “favorecendo municípios de médio porte, dotados de infraestruturas e próximos à malha de transporte, mas distantes dos problemas crônicos das grandes cidades”.<sup>36</sup> É neste período que começam a ser observadas iniciativas municipais para a atração de instalações industriais, baseadas principalmente em políticas de isenção fiscal. “Com isso, a questão da política industrial e a de sua orientação locacional, que era de competência federal e estadual, ganharam mais um agente – a municipalidade” (*Idem*: 146;175)

Em Campinas, o distrito industrial foi criado como uma iniciativa da prefeitura da cidade na década de 1980. Possui localização privilegiada em relação à infraestrutura de comunicação e transporte, nas margens da Rodovia Santos Dumond, vizinho ao Aeroporto Internacional de Viracopos, possuindo ainda ligação com o ramal ferroviário intermodal. Embora outras iniciativas de formação destes distritos tenham sido tomadas por grande parte dos municípios que hoje compõem a RMC, inclusive com diversos incentivos fiscais oferecidos pelas prefeituras, os índices de ocupação na década de 1990 eram baixos. A cidade de Campinas, dentre estas, foi a única que apresentou alto índice, alcançando cerca de 90% de ocupação, apesar de não haver nenhum tipo de incentivo fiscal dado pelo município. Desta forma, pode-se concluir que as políticas municipais de atração de empresas não foram suficientes para atração de capital, que concentrou-se no núcleo urbano com maiores fluxos de capitais e tecnologia associada à pesquisa.

---

<sup>36</sup> É importante ressaltar que o movimento de migração das indústrias da capital, que tiveram como destino o interior de São Paulo, foi favorecido pelas políticas públicas de contínuo investimento no sistema de transportes.

Assim, o espaço da cidade ganhou novos contornos, que começaram a obedecer aos novos padrões da produção industrial. Associadas à inovação e pesquisa, a iniciativa industrial e sua localização será incentivada em Campinas pela instalação da Universidade Estadual de Campinas, em 1968, reconhecida pela pesquisa em pós-graduação das áreas de tecnologia. Em 1976, a Telebrás instalaria o CPqD<sup>37</sup> – Centro de Pesquisa e desenvolvimento, ligados à inovação em comunicação e em 1983 o governo federal inaugura o CTI<sup>38</sup> – Centro de Tecnológico para Informática.

Atualmente o que se observa é um fortalecimento destes centros de tecnologia que crescem concomitantemente com a oferta de condomínios industriais<sup>39</sup>, correspondendo à forma de organização industrial no paradigma flexível e em sua manifestação no território campineiro.

---

<sup>37</sup> O CPqD é o antigo centro de pesquisas da Telebrás, que com a privatização em 1998, tornou-se uma fundação de direito privado. Fonte: [www.cpqd.com.br](http://www.cpqd.com.br), acesso em 03/02/2015.

<sup>38</sup> O Centro de Tecnologia da Informação Renato Archer é uma unidade de pesquisa do Ministério da Ciência, Tecnologia e Informação. Visa a interação entre os setores de pesquisa e indústria. Fonte: [www.cti.gov.br](http://www.cti.gov.br), acesso em 03/02/2015.

<sup>39</sup> “É na região de expansão metropolitana de São Paulo, também conhecida como metrópole expandida, cidade-região, metrópole-desconcentrada ou macro-metrópole que está a maior procura por condomínios industriais no Brasil. Em especial no entorno do Rodoanel, ao longo das rodovias Castelo Branco, Anhanguera e em cidades como Sumaré, Campinas e Indaiatuba. (LENCIONI, 2011:194)

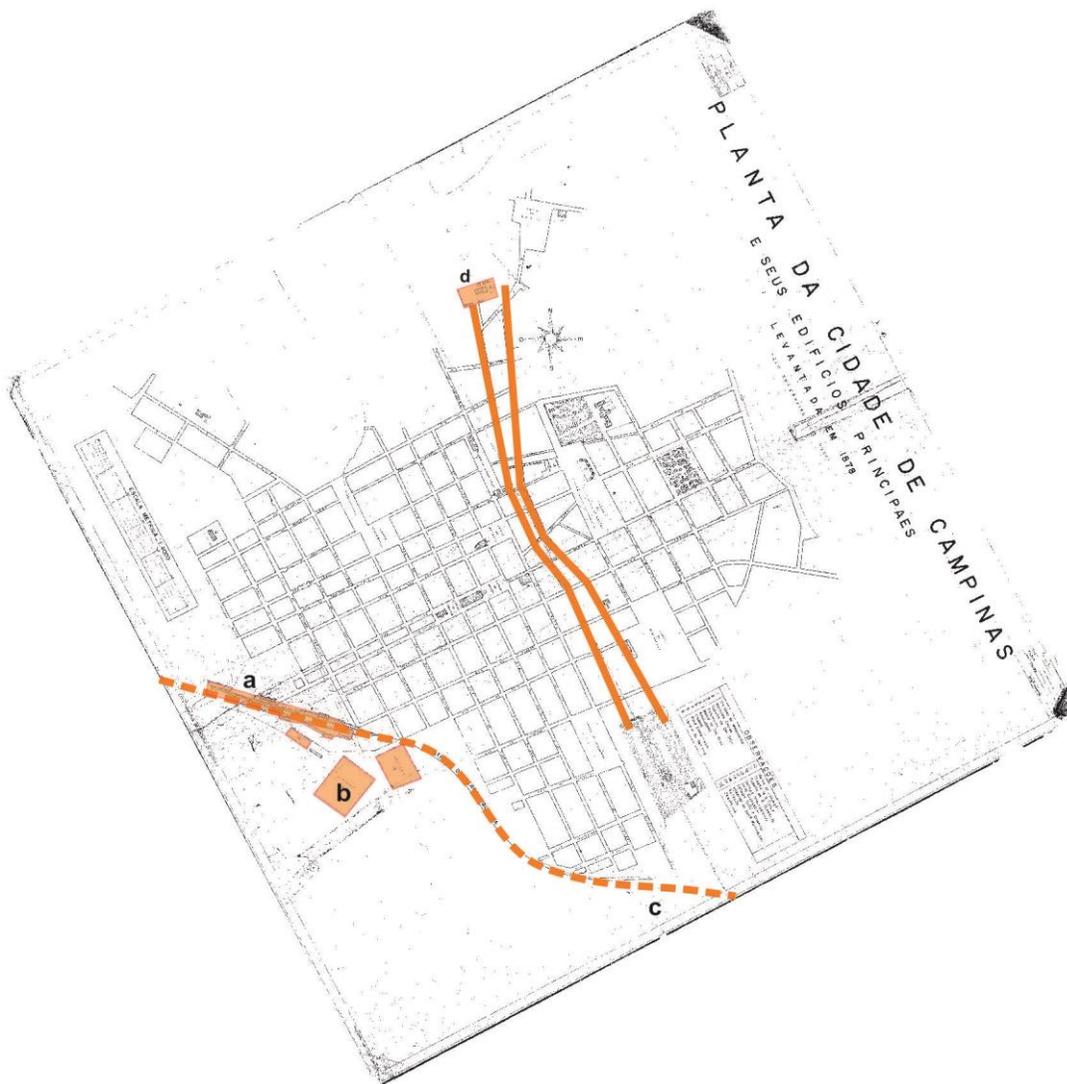
#### **1.2.4. Transformações urbanas proporcionadas pela instalação industrial em Campinas**

A fim de localizar espacialmente o crescimento da cidade de Campinas e a locação de determinados equipamentos que marcaram a urbanização da cidade, neste item do capítulo buscou-se explorar o material gráfico existente: os mapas históricos de 1848, 1900 e 1929 e as fotografias aéreas da cidade para os anos de 1940 e 1960. A localização de um arquivo aerofotogramétrico na Prefeitura de Campinas permitiu que fossem reconstituídas as fotografias do núcleo urbano da cidade para os anos de 1940 e 1960, que permitem avaliar, de uma maneira mais geral como se deu a ocupação da mancha central da cidade<sup>40</sup>.

Com o objetivo de avaliar especialmente a localização da indústria em Campinas, ilustrou-se graficamente o crescimento da mancha urbana, seus principais vetores modais e a localização industrial proposta pelo instrumento do zoneamento. Por meio do elenco de quatro momentos distintos (1940, 1959, 1988 e 2013) foi possível visualizar as características principais a que estiveram ligadas estas implantações.

---

<sup>40</sup> Embora alguns trabalhos já tenham apresentado trechos deste material, como em Bernardo (2002) e Scarabelli (2004), aqui o mesmo foi organizado justapondo-se os quadrantes das fotos digitalizadas, o que permitiu a reconstituição e análise do núcleo central da cidade.



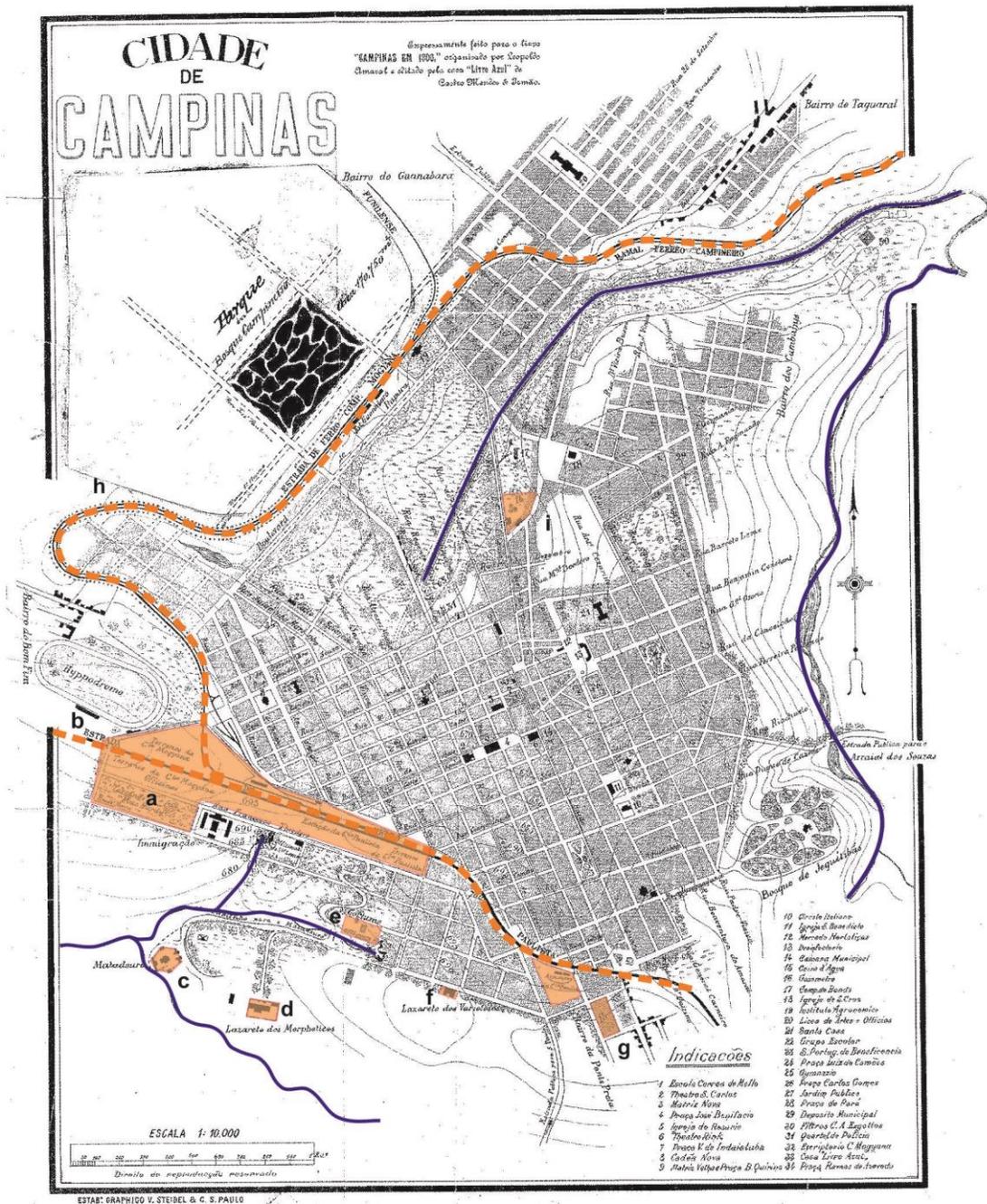
**Imagem 12 - Mapa da cidade de Campinas - 1878**

fonte da imagem: Cartografia histórica, Base da Sanasa, 2003. Trabalho s/ imagem da autora, 2013  
 Legendas: A - Pátio da Estação Ferroviária; B -Cemitérios; C - Linha Férrea Companhia Paulista; D-  
 Gazômetro

Equipamentos Urbanos    - - - - - Linha do trem    - - - - - Vias | rota Goiás

41

<sup>41</sup> Este mapa encontra-se rotacionado em relação a sua apresentação original. O objetivo foi padronizar as imagens com orientação Norte, facilitando assim sua comparação.



**Imagem 13 - Mapa da cidade de Campinas - 1900**

fonte da imagem: Cartografia histórica, Base da Sanasa, 2003. Trabalho s/ imagem da autora, 2013

Legendas: A - Pátio da Estação Ferroviária; B - Ramal Férreo Companhia Paulista; C - Matadouro; D - Lazareto dos Morphéticos; E-Curtume; F - Lazareto dos Variolosos; G - Caixa D'água; H - Ramal Férreo Companhia Mogiana; I - Gasômetro

Equipamentos Urbanos    Linha do trem    Cursos D'água



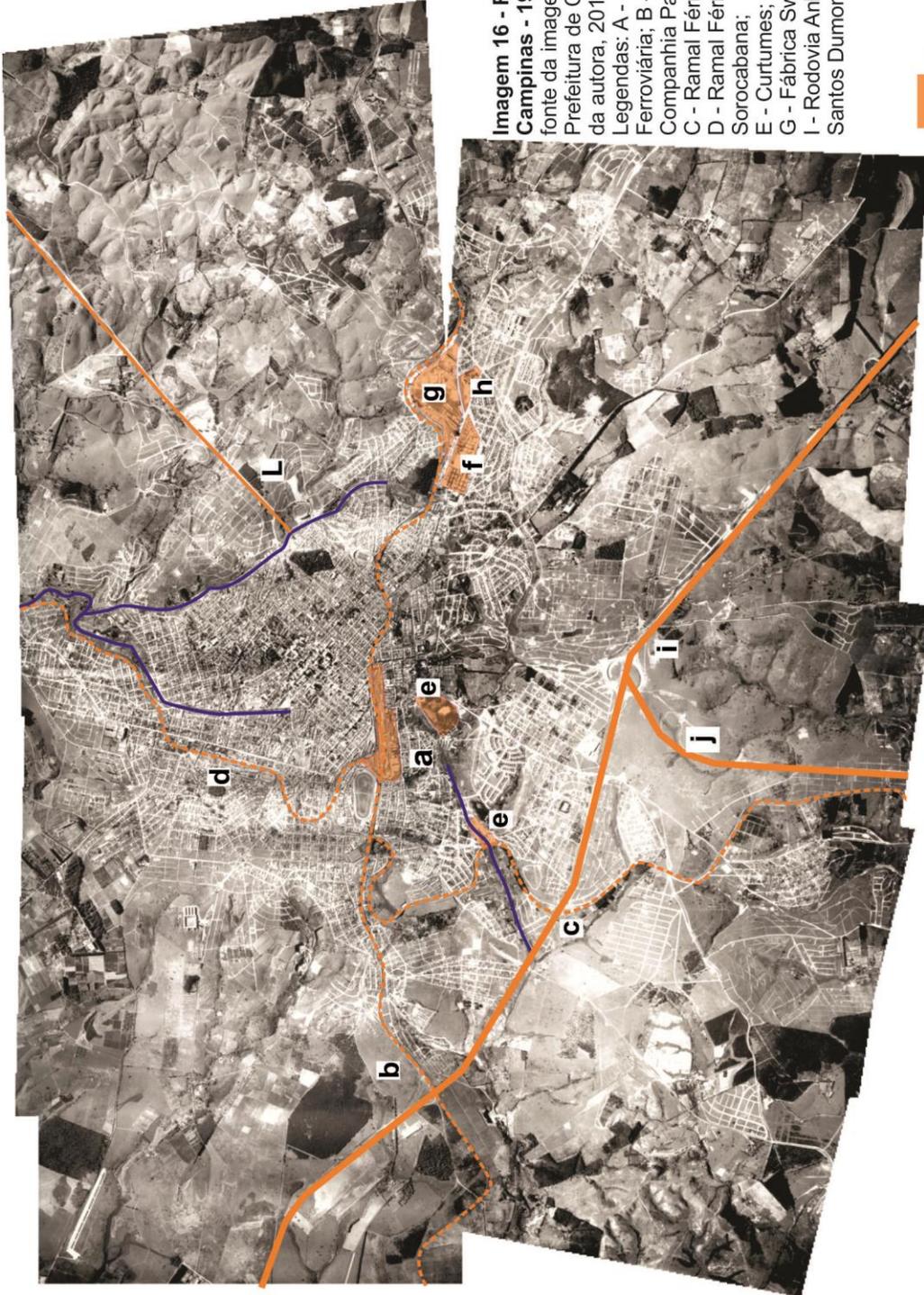


**Imagem 15 - Foto aérea da cidade de Campinas - 1940**

fonte da imagem: Arquivo DICC - Prefeitura de Campinas. Fotomontagem da autora, 2013

Legendas: A - Pátio da Estação Ferroviária; B - Ramal Férreo Companhia Paulista; C - Ramal Férreo Companhia Mogiana; D - Ramal Férreo Companhia Sorocabana; E - Curtumes; F - Fábrica de Seda; G - Cemitério da Saudade; H- Fábrica Swift ; I - Caixa D'água

Equipamentos Urbanos    Linha do trem    Cursos D'água

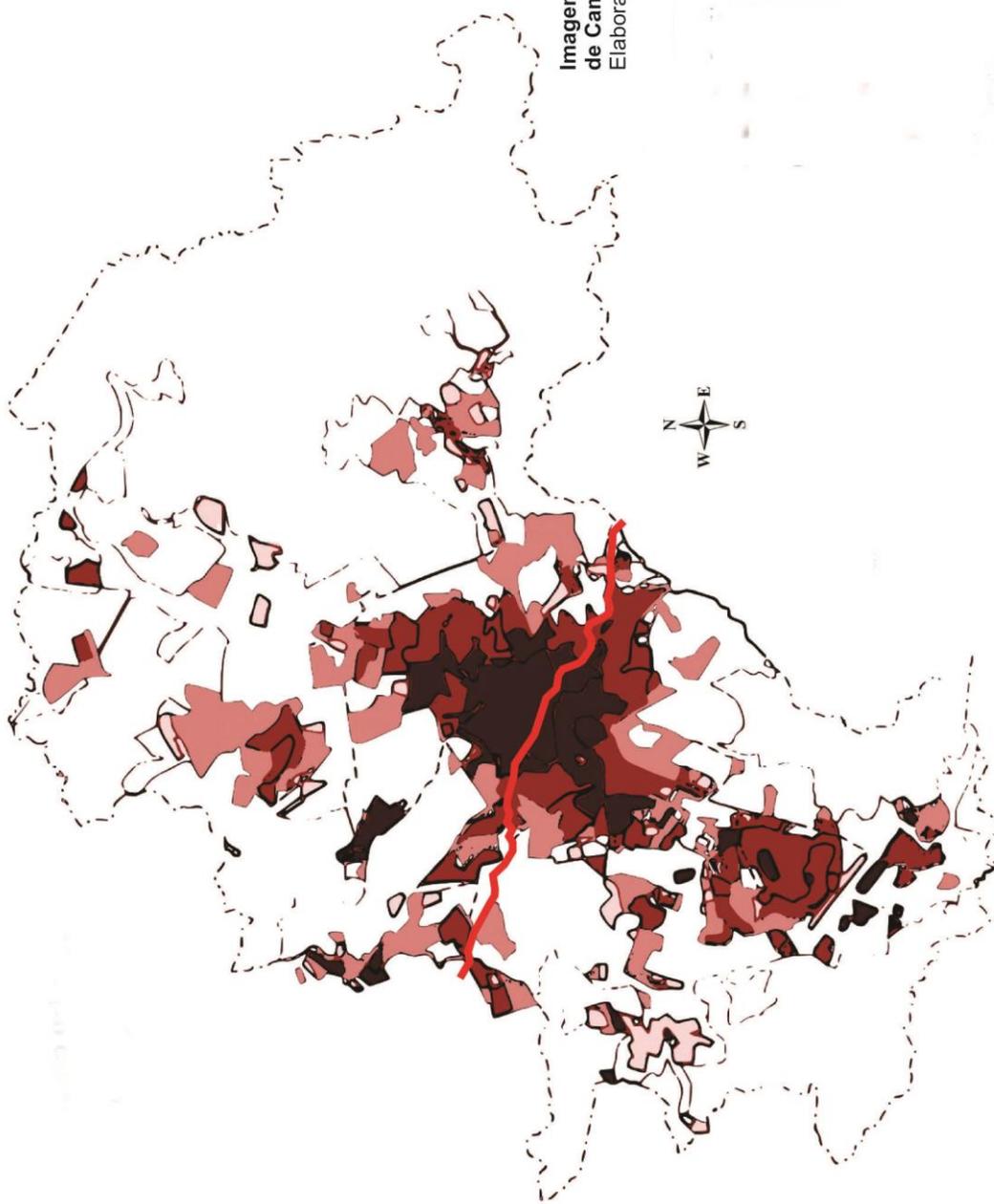


**Imagem 16 - Foto aérea da cidade de Campinas - 1960**

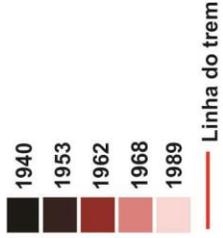
fonte da imagem: Arquivo DICC - Prefeitura de Campinas. Fotomontagem da autora, 2013

Legendas: A - Pátio da Estação Ferroviária; B - Ramal Férreo Companhia Paulista;  
 C - Ramal Férreo Companhia Mogiana; D - Ramal Férreo Companhia Sorocabana;  
 E - Curtumes; F - Cemitério da Saudade ; G - Fábrica Swift; H- Caixa D'água ; I - Rodovia Anhanguera; J - Rodovia Santos Dumond ; L - Avenida Norte Sul

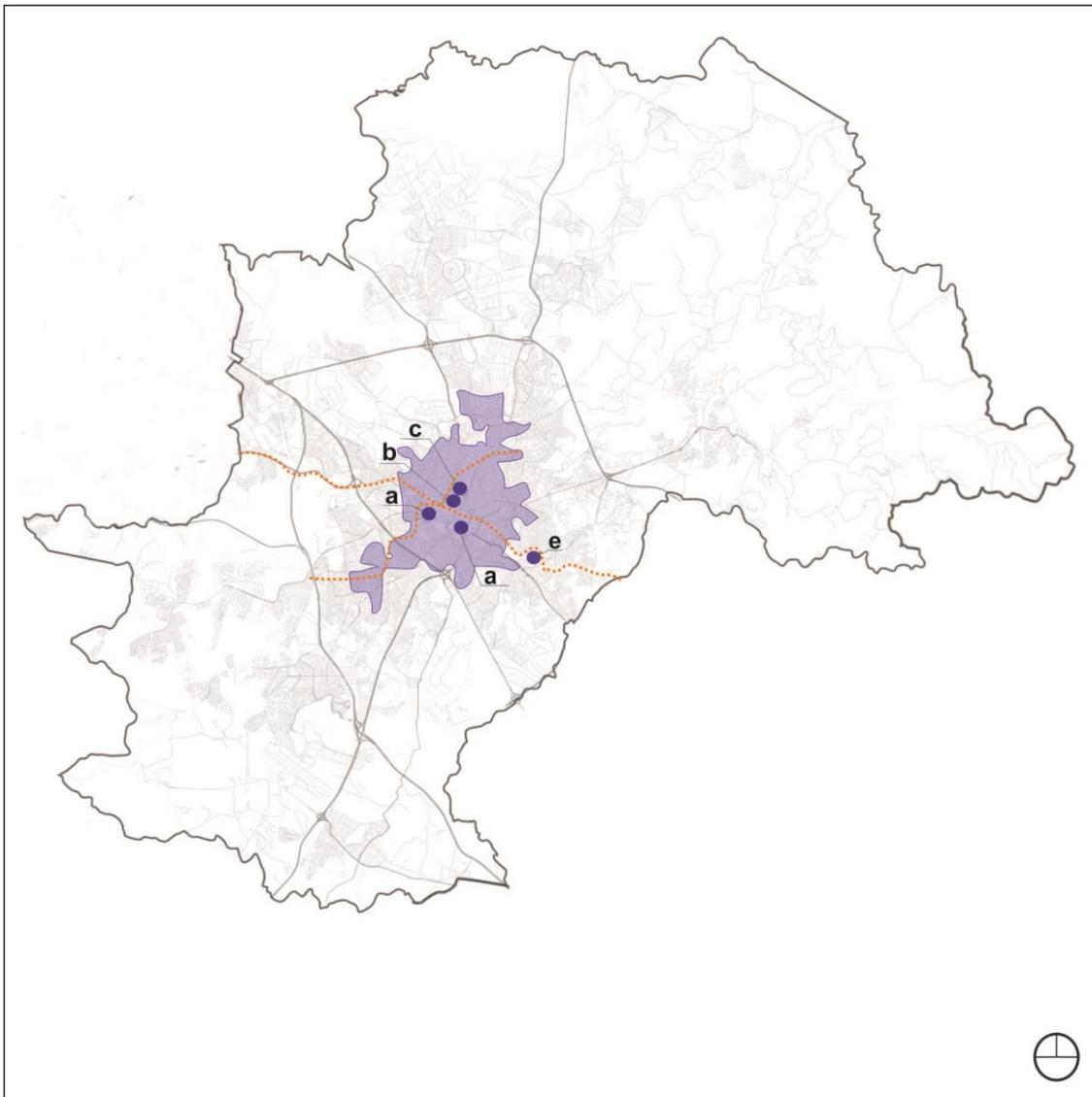
- Equipamentos Urbanos
- Linha do trem
- Cursos D'água
- Vias



**Imagem 17 - Mapa de Crescimento Urbano de Campinas**  
 Elaboração: HELENE, Diana, 2012.  
**Crescimento Urbano (2006)**



UNIVERSIDADE  
 DE SÃO PAULO



**Imagem 18 - Localização Industrial - até 1940**

Mapa Base: Base da Sanasa, 2003. Imagem tratada pela autora, 2013

Fontes: Badaró, 1996; Costa, 2002 Lapa, 2008;

Legenda:

**A-** Vila Industrial: Curtume Paulista (1900); Curtume Cantúseo (1911); Curtume Brasil (1915); Fábrica Nacional de Seda (1923);

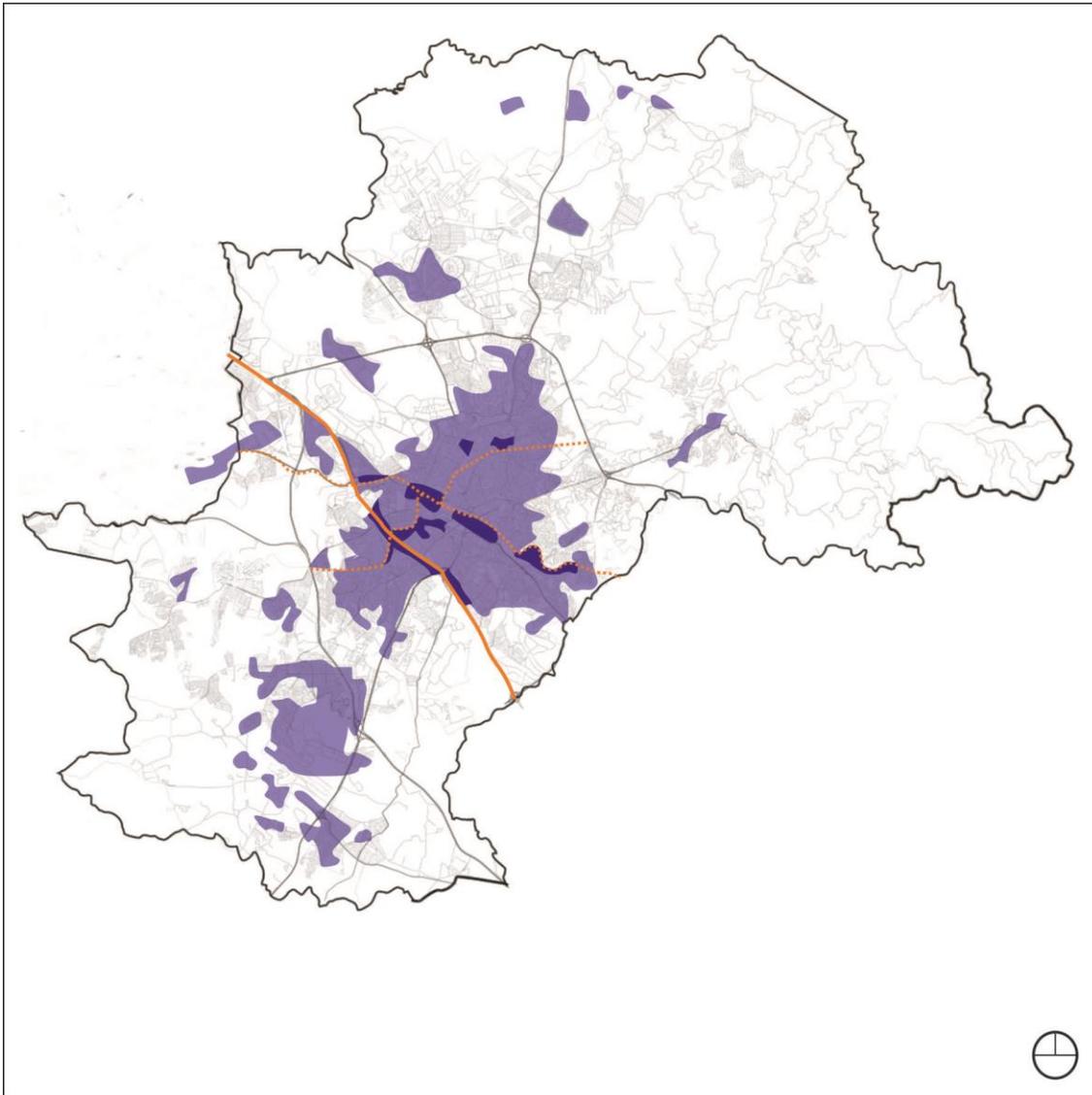
**B-** Centro: Companhia Mac Hardy (1875); Companhia Lidgerwood (1889) ;

**C-** Guanabara: Fábrica Elásticos Godoy e Irmãos (1921); Fábrica de Chapéus Cury (1923)

**D -** Proença: Fábrica Swift (1936); Fábrica Matarazzo (1946)

 Crescimento Mancha Urbana (1940)

 Ramais Ferroviários



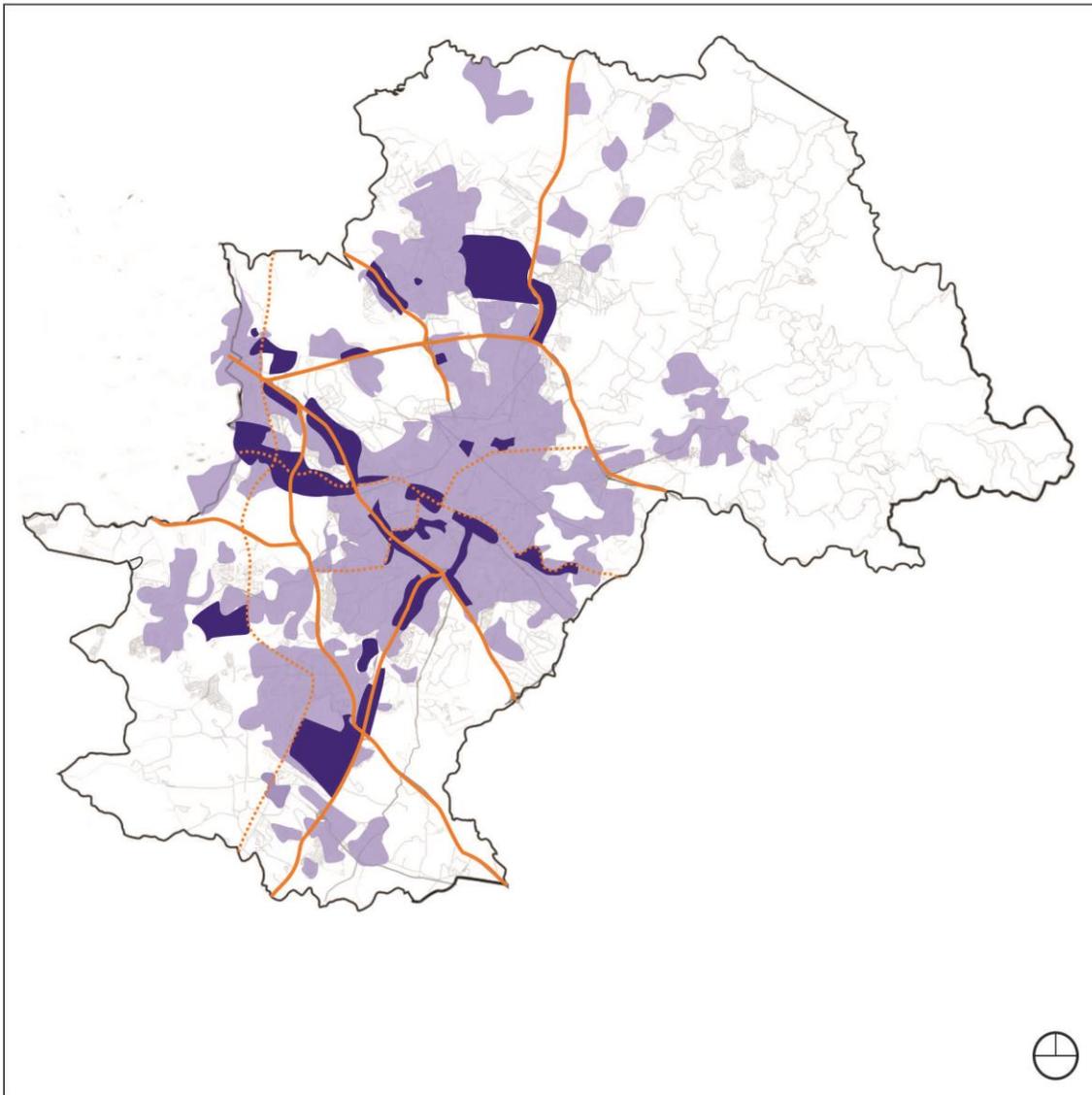
**Imagem 19 - Zonas Industriais com base no Zoneamento de 1959**

Mapa Base: Base da Sanasa, 2003. Imagem tratada pela autora, 2013

Fontes: Badaró, 1996; Bernardo, 2002 - Mapa de Zoneamento de 1959

Legenda:

- Zonas Industriais
- Crescimento Mancha Urbana (1960)
- Ramais Ferroviários
- Rodovia Anhanguera (1948)



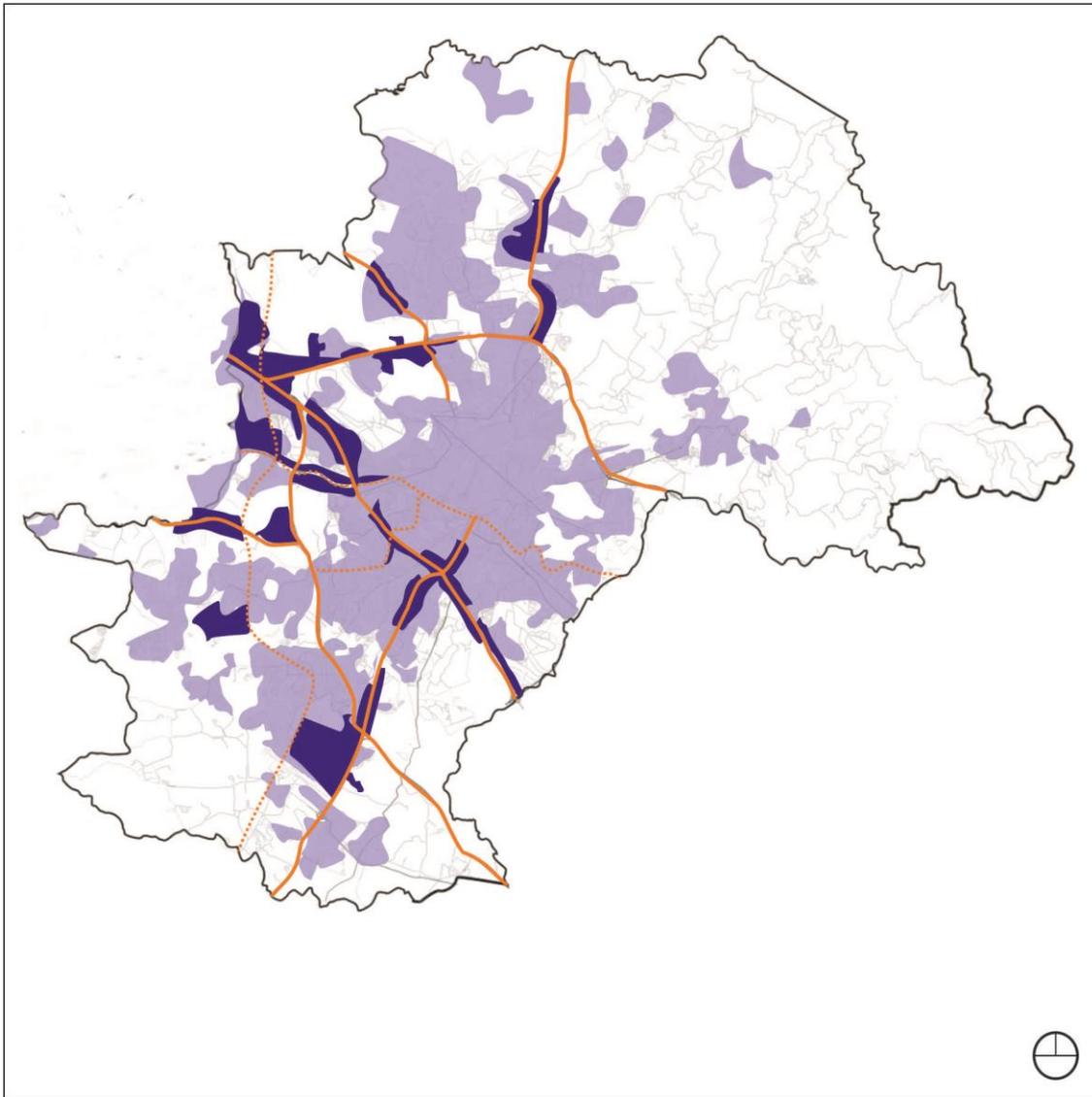
**Imagem 20 - Zonas Industriais com base no Zoneamento de de 1988**

Mapa Base: Base da Sanasa, 2003. Imagem tratada pela autora, 2013

Fontes: Badaró, 1996; Bernardo, 2002 - Mapa de Zoneamento de 1988

Legenda:

- Zonas Industriais
- Crescimento Mancha Urbana (1989)
- Ramais Ferroviários
- Rodovias



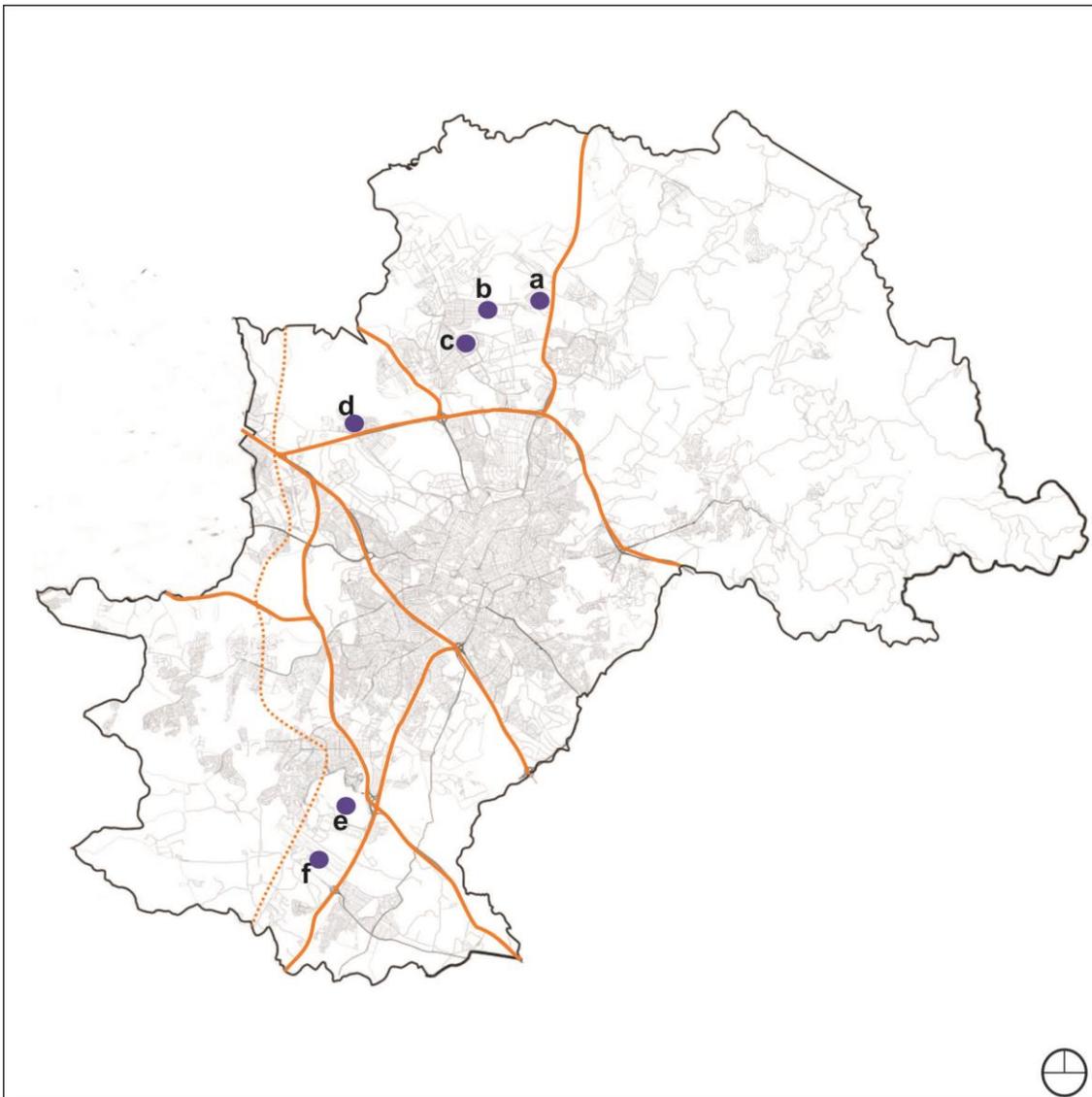
**Imagem 21- Zonas Industriais com base no Zoneamento atual (revisão 2013)**

Mapa Base: Base da Sanasa, 2003. Imagem tratada pela autora, 2013

Fontes: Lei de Uso e Ocupação do Solo, 2004.

Legenda:

-  Zonas Industriais (considerando Z14, Z15 e Z16)
-  Crescimento Mancha Urbana (2003)
-  Ramais Ferroviários
-  Rodovias



**Imagem 22 - Distritos Industriais e Polos Tecnológicos**

Mapa Base: Base da Sanasa, 2003. Imagem tratada pela autora, 2015

Fontes: Lei de Uso e Ocupação do Solo, 2004.

Legenda:

- Áreas de interesse - a. CPqD ; b. Laboratórios Sincontron; c. Unicamp; d. CTI - Renato Ascher; e. Distrituo Industrial; f. Aeroporto internacional de Viracopos
- ..... Ramal Ferroviário - TIC - Terminal Intermodal de Cargas
- Rodovias

Até 1940 encontramos um perímetro urbano bastante definido e um início de diferenciação das ocupações para além do bairro central. Embora uma extensão de novos bairros como a Vila Itapura, Guanabara, bem como trechos do

S. Bernardo estivessem em projeto já no mapa de 1929, a foto aérea de 1940 mostra estes locais ainda em consolidação, nas bordas da cidade em que foram se instalando pioneiramente as atividades industriais seguindo o padrão espacial oferecido pela linha do trem. (Chapéus Cury e Swift, por exemplo).

Como apresentado anteriormente, o primeiro zoneamento da cidade data apenas de 1959, delimitando por sua vez, parte das localizações industriais já existentes. Assim como no período anterior, há ainda uma forte vinculação da localização industrial com a ferrovia, que podem ser percebidas pelas grandes áreas industriais ao longo da linha de trem. Contudo, para além do grande crescimento urbano experimentado neste intervalo, há um novo eixo de implantação destas, proposto ao longo da rodovia Anhanguera, aberta em 1948, previsto pelo zoneamento de 1959.

Por sua vez, o zoneamento de 1988 passa a dividir a indústria em três diferentes categorias, levando-se em consideração porte, impacto ambiental e impacto de vizinhança. Neste momento novas referências espaciais são dadas pela implantação de diversas rodovias como a D. Pedro I (1972), a Rodovia dos Bandeirantes (1978) e posteriormente a rodovia Santos Dumond (1985). Estes eixos concentrariam as novas localizações industriais, enquanto percebe-se o declínio das antigas áreas fabris centrais da cidade.

Atualmente, estes eixos rodoviários continuam sendo ainda os grandes concentradores das zonas industriais, que irão obedecer a novas características da produção industrial. Se observarmos o centro histórico expandido e de urbanização consolidada, veremos que foram extintas as áreas para ocupação industrial, mesmo que de pequeno porte e não-incômodas. Observa-se também o surgimento de um novo tipo de organização industrial ligadas aos polos de alta tecnologia e pesquisa.

Se observarmos no caso campineiro os três bairros aqui em questão – Vila Itapura, Vila Industrial e Jd. Proença - podemos afirmar que as instalações industriais tiveram papel relevante no adensamento populacional e no

direcionamento do crescimento da cidade. A Vila Industrial e o Jd. Proença mantiveram as características de localização da população de baixa renda e indústria, enquanto que os loteamentos abertos no Guanabara e Vila Itapura iam aos poucos, sendo consolidados como bairros residenciais de padrão mais elevado.<sup>42</sup>

No conjunto de imagens apresentado, a conformação territorial de Campinas foi profundamente marcada pela estruturação da rede ferroviária. Principalmente utilizada simbolicamente na diferenciação e hierarquização ainda não existentes na cidade, as linhas férreas condicionaram a formação dos bairros de comércio, indústrias e de operários (SEMEGHINI, 1991: 87). o entroncamento de linhas em Campinas reforçou sua importância regional e sua atividade comercial. Foram referenciais para o crescimento e expansão da cidade até meados de 1950, sendo gradativamente substituídas em importância pelas rodovias e dividindo sua centralidade com os loteamentos cada vez mais distantes aprovados a partir de então.

Em contraposição ao adensamento observado na área central deu-se a expansão urbana periférica, que, na parte sul da linha do trem, caracterizou-se por loteamentos informais e de baixa renda, bairros populares e favelas. O limite estabelecido pela linha do trem foi o fator de afastamento e segregação de tudo/todos aqueles indesejados na cidade, incluindo-se aí a indústria e sua mão de obra. A herança simbólica da separação imposta pelos trilhos do trem marca até hoje as feições da cidade, com concentração de renda e equipamentos totalmente opostos entre face sul e norte da cidade.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> Os loteamentos Guanabara e Vila Itapura foram projetados por Borghi & Associados, aprovados no ano de 1922, conforme documentação de aprovação de planta consultada no arquivo DICC – Prefeitura de Campinas.

<sup>43</sup> Explorei esta diferenciação no artigo *A Segregação Espacial Planejada: uma análise da urbanização da cidade de Campinas-SP*, escrito em conjunto com os pesquisadores Diana Helene e Filipe Marino, discorrendo sobre as dicotomias existentes entre a parte norte e a parte sul da cidade, cuja linha do trem divide os investimentos públicos e privados, a segregação existente na ocupação do território pelas diferentes classes sociais e o papel do Estado na escolha da implantação de determinados equipamentos.

De maneira geral, observa-se que a alocação fabril em determinadas porções do território, não contíguos à malha central da cidade, foram indutores do alargamento e alcance dos serviços (como água, energia e serviço de transporte). Neste sentido, as fábricas serão fatores de desenvolvimento e ocupação locais, seguindo o padrão de urbanização proposta pelo ramal férreo.

A lógica de expansão estabelecida pelas linhas do trem seria modificada com a implantação de grandes obras rodoviárias na região. A rodovia Anhanguera (1948) iria estabelecer um novo limite para o eixo sul da cidade, significativo ainda enquanto índice da passagem de um modelo de transporte baseado na ferrovia para um modelo de transporte rodoviário.

Fica claro, portanto, como as vias de comunicação e transporte foram o fator mais significativo na organização do território campineiro, influenciando diretamente a instalação industrial. O papel exercido primeiramente pela ferrovia seria gradativamente substituído pela crescente importância dos eixos rodoviários. De um modo geral, a localização das indústrias esteve subordinada aos eixos ferroviários instalados, ao valor dos terrenos e principalmente às questões sanitárias que marcaram as intervenções na cidade. A nova localização industrial foi o primeiro vetor dessa configuração urbana mais recente, seguida por uma série de bairros populares, loteamentos informais e favelas, alimentados pela crescente migração de uma população em busca de trabalho na cidade.

Na década de 1970, com a alteração do modo de produção fordista à produção flexível, os eixos de comunicação foram ainda mais dotados de importância. Em Campinas, a abertura dos distritos industriais (DICs) e Pólos Tecnológicos irão trazer um novo modelo de localização e organização da atividade industrial, com o conseqüente declínio das atividades industriais destes primeiros locais.

A linha central estabelecida pela ferrovia, bem como os outros eixos ferroviários instalados, fortes elementos territoriais foram sobrepostos a novos eixos rodoviários o que se reflete não apenas na organização espacial das

indústrias como na urbanização da cidade. Portanto, ao avaliarmos as relações entre indústria e território a partir da instalação/ desinstalação industrial da cidade, percebe-se como os processos econômicos e industriais explicam, em grande medida, a conformação do seu território. É exemplar de um tipo de desenvolvimento industrial capitalista, no qual as regiões industriais outrora centrais vão ganhando novas definições. A indústria mais recente busca novas formas de integração a partir de outro paradigma organizacional.

Refletindo sobre a recente recuperação destes testemunhos à luz das teorias de patrimônio, o próximo capítulo abordará a recente valorização desta categoria – industrial, a partir de uma atualização do debate no campo do patrimônio industrial.

## **Capítulo 2**

### **2. PATRIMÔNIO INDUSTRIAL – reflexões sobre um novo campo**

#### **2.1. Introdução**

*“Campo de intersecção de pintura e fotografia, cinema e vídeo. Entre todas essas imagens e a arquitetura. Horizonte saturado de inscrições, depósito em que se acumulam vestígios arqueológicos, antigos monumentos, traços de memória e o imaginário criado pela arte contemporânea. Esse cruzamento entre diferentes espaços e tempos, entre diversos suportes e tipos de imagem, é que constitui a paisagem das cidades” (BRISSAC, 2004:13)*

Conforme exposto no capítulo anterior, observou-se na cidade de Campinas ao longo do século XX e de forma mais acentuada nos últimos trinta anos, uma reorganização da atividade produtiva, processo esse que responde, de maneira geral, a uma nova lógica de localização industrial. Particularizando o caso campineiro, houve um gradativo abandono das áreas mais centrais articuladas ao modal ferroviário, com a migração para os eixos viários periféricos que cortam a região.

As antigas áreas industriais da cidade, seus edifícios e infraestruturas de transporte, responderam de diferentes modos a esta transição. Evidenciaram-se parte de suas áreas e edificações esvaziadas, que, na maioria dos casos, foram interpretadas como grandes áreas livres para novos empreendimentos, sem

se atentar para seus valores memoriais. No caso dos edifícios aqui tratados, a saber, a Fábrica de Chapéus Cury, a área dos curtumes da Vila Industrial e os remanescentes da antiga Swift, suas edificações de fato permaneceram no tecido da cidade, em maior ou menor grau de conservação e são indicativas do caminho pelo qual a cidade buscou incorporá-las, silenciando-as ou retomando-as enquanto patrimônio.

No trecho do livro *“Paisagens Urbanas”* que contém a epígrafe acima, Nelson Brissac Peixoto descreve a sobreposição de aspectos constituintes da paisagem da cidade. São temas de grande relevância assim como os monumentos, a memória, o imaginário e as imagens que constituirão a urbanidade contemporânea. Ao tratarmos do patrimônio urbano edificado, é necessário compreendê-lo como construção de um símbolo e, portanto, devem ser analisadas as relações de poder intrínsecas à visibilidade deste. Aqui, tais testemunhos foram considerados a partir da chave interpretativa fornecida pelas teorias de patrimônio e mais especificamente de patrimônio industrial, base teórica as quais este capítulo procura desenvolver e atualizar.

## 2.2. Visibilidade do Passado

### 2.2.1. O tempo passado visto pelo presente

*“a memória é filha do presente”  
(MENESES, 1992:13)*

A preocupação com a manutenção e salvaguarda dos edifícios industriais surgiu principalmente pela materialidade e visualidade de seus remanescentes. Os edifícios e sítios esvaziados, decorrentes do processo de desinstalação, marcaram a paisagem servindo como sítios de exploração dos arqueólogos industriais. Deste momento inicial à atualidade das discussões em patrimônio industrial, houve, portanto, um processo de atribuição de valor a este testemunho. Por meio desta nova perspectiva, os resquícios do passado industrial passam a ser vistos como herança, elevados à categoria de patrimônio. Assim, esta operação pode ser entendida como uma chave de acesso ao passado que revela, antes de tudo, a relação da sociedade atual com a construção desta narrativa do passado.

O patrimônio seria uma das vertentes da memória social, designando o conjunto de bens herdados pela sociedade. Tornar-se patrimônio é uma das possíveis vias de apropriação do passado e de construção de uma memória, além de ser uma forma de constituição dos significados e valores que fundamentam as relações sociais no presente. Essa transformação pode ser entendida a partir da sensação de aceleração do tempo e funcionaria então como uma reificação da memória. (RODRIGUES, 1999:1). A força dos investimentos nas tarefas de memória ganhou grande visibilidade em nossas sociedades por meio da patrimonialização e da musealização do passado, dentro das quais o patrimônio industrial é uma incursão recente, mas objeto de políticas públicas do Estado e de agências especializadas como a Unesco. Conforme afirma Guimarães, a

“onipresença do presente nos seduz e engata-se à necessidade de (re)afirmar a memória por meio do patrimônio, do arquivo, do museu, do testemunho, da filmografia” (GUIMARÃES, 2007:13).

Ulpiano T. Bezerra de Meneses, em seu texto *A História, cativa da memória?* (MENESES, 1992) trabalha com um mapeamento do campo da memória, trazendo à tona alguns pontos importantes para a avaliação do patrimônio enquanto uma das construções possíveis do passado. Segundo o autor, a memória é impossível de ser resgatada, por ser uma construção e reconstrução que se dá e responde às solicitações do tempo presente.

“(…) imerso na nossa contemporaneidade o objeto antigo tem todos os seus significados, usos e funções anteriores drenados e se recicla, aqui e agora, como objeto-portador-de-sentido. Assim, todo eventual valor de uso subsistente converte-se em valor cognitivo, o que por sua vez, pode alimentar outros valores que o passado acentua ou legitima” (MENESES, 1992:12).

Enquanto escolha do presente para representação do passado, o patrimônio seria aquilo que se dá à visão e que se articulou como tal a partir de uma dimensão do poder, produzindo assim, em contrapartida, seu duplo invisível. O patrimônio urbano edificado, por exemplo, não poderia se constituir apenas como objeto de investigação em si, mas parte da organização, funcionamento e transformação da sociedade. No Brasil, por exemplo, uma característica importante está no fato de que o acesso ao passado é um dever do Estado e direito do cidadão, assegurados pela constituição. (RODRIGUES, 2010:31)

Por sua vez, ao olharmos para os testemunhos da atividade industrial, identificam-se materialidades que são capazes de dialogar com os tempos da cidade. São representativos de uma ordem econômica em transformação, demonstram as prioridades de investimentos pela sua presença ou ausência e são

armazenadores de significados diversos, em disputa pelos grupos dos quais faz parte enquanto memória. Ao depararmos com a permanência no tecido da cidade de alguns destes exemplares, é fundamental que se faça uma reflexão considerando os circuitos e os aparatos que os tornam visíveis, o papel das instituições para essa presença/ausência, a relação com o cidadão/espectador/observador e a maneira como compõem uma imagem da cidade. Como ressalta Guimarães:

“Ao olharmos, portanto, para um objeto do passado (...) é a partir de uma outra gramática que o vemos, articulado como objeto histórico, como patrimônio histórico. Perdem o sentido para o qual foram criados e adquirem um novo, conferido pela qualidade de histórico, estabelecendo por este procedimento, uma relação entre o visível do tempo presente e o invisível do passado” (GUIMARÃES, 2007:13).

Uma característica importante ao avaliarmos o patrimônio é que, muitas vezes seus fragmentos materiais sugerem a narrativa de passado moldada como uma verdade, remetendo a uma idealização de um tempo desprovido de contradições ou camuflando conflitos existentes (RODRIGUES, 1999:96). Assim, a política de patrimônio explicita, além de uma preocupação com a herança e transmissão, a relação do presente com o passado. A escolha dos edifícios industriais enquanto representativa de um passado deve ser entendida como uma seleção e que gera, intrinsecamente, um ocultamento e um descarte, um processo de atribuição de valor e salvaguarda que deve ser avaliado dentro da perspectiva de construção da memória. Conforme afirma Fontana:

“Se, infatti, è opportuno che tutto venga classificato e documentato, evidentemente non tutto potrà essere conservato per la fruizione delle generazioni future. Occorre dunque un’opera di

selezione 'colta, consapevole e motivata', che richiede un lavoro scientifico più sistematico, metodico, alla base di una protezione 'ragionata', 'selettiva'. Solo così há senso l'assimilazione/integração delle tracce dell'eredità industriale nel patrimonio storico-culturale e la loro restituzione al pubblico come patrimonio coletivo." (FONTANA, 2010:105,106) <sup>44</sup>

Do mesmo modo é importante a avaliação de Kühl (2009):

"A preservação, quer se queira ou não, é um processo seletivo, seja através de escolhas conscienciosas e legitimadas através dos instrumentos oferecidos pelas humanidades, seja por ausência de ação proposicional de tutela, que resulta na destruição ou sobrevivência aleatória dos bens, que será, assim, ditada, em geral, por questões econômicas. (...) Os critérios variarão com o tempo e um dado presente histórico deverá prestar contas para as gerações futuras por seu zelo ou negligência em relação a esses bens e o modo como se operou essa seleção; daí a necessidade de agir de modo embasado nos instrumentos cognitivos que um dado presente histórico possui. Todo processo deveria, ainda, ser resultado de um programa amplo sobre tutela de bens culturais (e também naturais) como um todo e fruto de ações conscientes da sociedade" (KÜHL, 2009)

Aqui se colocam duas questões em relação a este processo de seleção. Uma diz respeito aos componentes do patrimônio industrial, que, conforme colocado por Fontana, não pode ser conservado em sua totalidade. A outra

---

<sup>44</sup> Tradução livre: "Se, de fato, é oportuno que tudo seja classificado e documentado, evidentemente nem tudo poderá ser conservado para a fruição das gerações futuras. Ocorre, portanto, um trabalho de seleção 'culto, consciente e motivado', que requer um trabalho científico mais sistemático, metódico, na base de uma proteção 'fundamentada', 'seletiva'. Somente assim há sentido a assimilação/integração dos traços da hereditariedade industrial no patrimônio histórico-cultural e a sua restituição ao público como patrimônio coletivo".

concerne à escolha deste passado industrial como representativo, em detrimento de outras possíveis narrativas. Assim, torna-se fundamental realizar uma reflexão acerca dos mecanismos de memória e sua ligação com o processo de retomada através do patrimônio.

“Não se trata de demolir tudo, nem tampouco, de demolir ou transformar radicalmente tudo. É inviável e mesmo indesejável conservar tudo indiscriminadamente e é necessário fazer escolhas conscientes, baseadas em conhecimento aprofundado, para que os bens mais significativos possam ser estudados e conservados. Apesar de a preservação ter pertinência relativa, por ser seletiva e ato de um dado presente histórico-, nem por isso é ato arbitrário, por dever estar ancorada nas ciências, em especial nas ciências humanas” (KÜHL, s/d: 5).

A construção de um patrimônio se daria então pela inclusão/exclusão de memórias neste universo de representações. (RODRIGUES, 1999:100). Guimarães entende que, refletir sobre a produção destas visualizações “impõem-nos uma reflexão em torno de uma forma específica das sociedades modernas e contemporâneas lidarem com a experiência do transcurso do tempo e seu resultado para o conjunto das realizações humanas” (GUIMARÃES, 2007:17). O trabalho em torno do patrimônio e sua preservação seriam então expoentes da relação ímpar do tempo presente com a passagem do tempo. Visualizar o passado por meio do patrimônio seria uma forma de entender essas experiências.

“Il est pourtant souhaitable que notre société puisse comprendre qu’il est contre son intérêt de se laisser couper de son passé industriel, tout proche ou plus ancien, au moment où elle aborde une autre phase de la croissance économique, caractérisée

sans dout par des structures industrielle radicalement diferentes”  
(DAMBRON, 2004:55) <sup>45</sup>

A valorização, manutenção e salvaguarda das edificações industriais é representativa ainda de uma busca identitária do tempo presente. A elevação dos remanescentes da atividade produtiva industrial à categoria de patrimônio reforçaria uma identificação com o momento pós-industrial ao oferecer-se enquanto alteridade.

### **2.2.2. A ideia de futuro no patrimônio**

Reconhecendo os remanescentes industriais como patrimônio, estes testemunhos assumem a condição de herança, que como tal, sugere sua salvaguarda<sup>46</sup>. Esta transmissão deve satisfazer uma dupla condição, inerente ao patrimônio industrial, em que se opõem uma ordem econômica desativada e os inúmeros significados sociais expressos pela sua presença.<sup>47</sup>

Ainda explorando essa dualidade presente no patrimônio industrial, Fontana coloca que a evolução das estruturas produtivas criaram espaços que eram ao mesmo tempo ‘cheios’ e ‘vazios’: cheios de objetos, documentos, memórias, volumes arquitetônicos e, da mesma maneira, espaços suscetíveis a novos empregos. Quanto à perda de valor de uso seguiu-se a atribuição de um valor cultural, operando-se assim uma ‘reconceitualização’ dos vazios industriais.

---

<sup>45</sup> Tradução livre do original: “É, portanto, desejável que nossa sociedade possa compreender que é contra o seu interesse desvencilhar-se de seu passado industrial, próximo ou antigo, no momento em que se está em outra fase de crescimento econômico, caracterizada sem dúvida por estruturas industriais radicalmente diferentes.”

<sup>46</sup> Pensando salvaguarda enquanto garantia de transmissão, implica também a componente de “projeto”, em que alguns teóricos do campo irão defender dar a estes remanescentes um novo sentido, integrando-o à dinâmica contemporânea.

<sup>47</sup> ‘Armazéns de significados’, conforme irão afirmar High e Lewis, em *Landscapes of deindustrialization* (2007)

Colocou-se em movimento uma gradual mudança de status, completa quando estes objetos foram percebidos como bens culturais da coletividade, esta sim se apropriando de seus novos significados, funções culturais e sociais. Além da dupla condição colocada por High e Lewis (2007), Fontana enumera ainda uma diversidade de dicotomias implícitas a estes objetos: entre os valores simbólicos e econômicos ali expressos, entre emprego especulativo e utilização cotidiana, entre o componente material (lote e edificação) e os valores históricos, culturais, memoriais (individuais e coletivos) todos contidos nestes remanescentes. (FONTANA, 2011:108). Essa capacidade de armazenar as memórias e identidades de uma população ou região torna a questão da reapropriação destas edificações um ponto nevrálgico para o campo disciplinar.

Ainda discorrendo sobre transmissão de um bem, para Patrick Dambron, afirma que essa é uma maneira de assegurar sua sobrevivência, mas de, igualmente, dar-lhe um sentido, de restituí-lo a uma dinâmica de evolução territorial. Para ele o patrimônio deve ser transmitido para testemunhar e para se fazer vivo.

“La réappropriation d’une friche s’énonce donc comme un concept récent pour produire de nouveaux modes d’agir, de travailler (...) . L’imaginaire spatial peut forger l’identité renouvelée pour peu que les éléments tangibles du vécu demeurent présents et entretenus” (DAMBRON, 2004:24).<sup>48</sup>

Ao trabalharmos com a ideia de futuro em patrimônio, se colocam importantes questões sobre a reativação destes vestígios no que concerne sua recomposição, necessária em muitos casos e a atribuição de novos usos.

---

<sup>48</sup> Tradução livre do original: “A reapropriação de um vazio se anuncia então como um conceito recente para produzir novos modos de agir, trabalhar (...). O imaginário espacial pode forjar a identidade por pouco que os elementos tangíveis e as experiências tangíveis estejam presentes e mantidas.”

Para Rodrigues, a apropriação destes elementos deveria partir de uma visão pluridisciplinar, que possibilite a vinculação dos bens à dinâmica social, com o intuito de facilitar a percepção coletiva das transformações e permanências que compõe a historicidade. (RODRIGUES, 1999:102).

Para Kühl, são as teorias provenientes do restauro capazes de guiar as intervenções no neste campo. Restauro é definido pela autora como sendo “o modo de intervir num bem para que transmita as suas principais características”, (KÜHL, s/d: 3), justamente essa transmissão que se pretende ao operar-se a alteração do status destes resquícios industriais em patrimônio. A reutilização destes edifícios também é parte do sistema de construção da memória, sendo que a proposta de um novo uso e projeto é um dos momentos de determinação de qual passado será consagrado.

“Deve-se enfatizar que o uso destas palavras – preservação, conservação e restauração – deveriam, por definição, estar sempre vinculadas a ações culturais e não pragmáticas. Ou seja, desde que o campo de fato se constituiu, há dois séculos, a preservação é pautada pelas razões de cunho cultural – ou seja – vinculada a questões formais, documentais, simbólicas e memoriais – científicas (sobretudo para se preservar documentos históricos – da arte, da arquitetura, técnica etc.) e éticas (que direito temos de apagar os traços de gerações passadas e privar as gerações futuras da possibilidade de conhecimento de que esses bens são portadores). (KÜHL, s/d: 4).

A própria carta de Nizhny Tagil, de 2003, traz ainda a discussão acerca da manutenção e conservação deste patrimônio. Embora recomende intervenções mínimas, reversíveis e de pouco impacto, o texto deste documento deixa claro que a adaptação e o uso do edifício podem desempenhar um papel importante na regeneração econômica das regiões em declínio.

Menezes, ainda neste sentido, traz mais uma contribuição para pensarmos a retomada do patrimônio no contexto de reutilização. Ao trabalhar com os projetos de renovação urbana, afirma que há o risco de instrumentalização da memória histórica, ancorados nos interesses do capital, “a cenarização para a economia do turismo, os processos de *gentrification* ou a política. Todos estes sintomas, apesar de conteúdos próprios, são compatíveis com um *boom* da memória que não é senão a outra face de uma crise da memória social.” (MENESES, 2007: 102).

A oposição entre memória e esquecimento, isto é, este processo de escolha do passado a ser consagrado, é passível de ser observada, por exemplo, na apropriação de um espaço produtivo industrial como fruição de lazer. Muitas vezes estes locais revitalizados tendem a apagar a relação da fábrica e seus sujeitos históricos envolvidos no processo de produção, tornando-os espaços de contemplação elitizados. O texto da declaração de Campinas, de 1998, já identificava esse fenômeno, como vemos no trecho a seguir:

“Se persistir o processo seletivo dos itens anteriores, os historiadores da Técnica, da História Econômica, da Arqueologia Industrial, urbanistas e demais pesquisadores terão enormes dificuldades, pois encontrarão apenas edificações de grande porte, militares, religiosas ou residenciais, geralmente decoradas e faustosas, mas não encontrarão construções utilitárias, perdidas graças ao descaso. Perder-se-ão os bens culturais mais representativos dos fatores de produção mas conservar-se-ão os frutos dessa produção na forma dos símbolos de riqueza. Persistirá a memória de uma elite que não representa os artesãos, oficiais e seus fazeres.” (DECLARAÇÃO de Campinas, 1998:3)

Rufinoni identifica, contudo, que o encontro 'antigo-novo', isto é, os projetos de reuso destas edificações, trazem consigo uma arbitrariedade, que, ao olhar estes artefatos recém valorizados trata-os como espaço livre para o novo, independente do interesse cultural das estruturas remanescentes. A autora identifica no país uma incapacidade de criar mecanismos eficazes, mesmo de posse de toda teoria e experiência, indicando uma crise no modo de projetar e elaborar planos urbanos.

“A retomada dos edifícios por meio de novos projetos, não determina apenas a nova aparência de uma edificação de importância para uma memória, mas manipula o complexo universo simbólico nela expresso, os significados que a ela foram sendo atribuídos, e que podem ou não estar registrados nos espaços, mas que de qualquer modo não podem ser descartados. O projeto tem imensa força de interferência na historicidade dos bens. Ele concretiza a fatia do passado que estes representarão e estabelece o diálogo necessário entre o presente e o passado.” (RODRIGUES, 1999:107).

Outra face da transmissão destes bens diz respeito à atuação da especulação imobiliária em sua reinserção urbana, conforme apontou Meneses. O interesse na retomada destes artefatos não se dá por acaso. São conjuntos de grandes dimensões de lote e área construída, hoje localizados em porções mais valorizadas da cidade, com infraestrutura já instalada, nas quais a edificação remanescente industrial reutilizada tende a ser absorvida como elemento complementar, ou como citação, cujo objetivo é a valorização do passado apenas como 'aura', para agregar valor. (Idem:107). A mesma dificuldade é observada por Rufinoni, que afirma que os projetos em áreas industriais tendem a relevar o potencial fundiário, vistos como reservas de terreno para novos projetos. São regiões estratégicas da cidade, com relativos baixos preços dos terrenos,

oportunidades para novos empreendimentos imobiliários e projetos de reabilitação com pouca ou nenhuma abordagem sobre a representatividade cultural dos edifícios pré-existentes.

Ao atuar em áreas industriais desativadas, a prioridade geralmente é de ordem funcional: verificar o potencial que os edifícios possuem para abrigar novos usos ou explorar novas possibilidades para ocupação destes locais. O fato de muitos sítios industriais possuem extensas áreas, por um lado dificulta a apreensão de suas especificidades de conjunto, e, por outro, aguça ainda mais o interesse na implementação de novas construções. (Idem:179)

Para Fontana, como processos de reestruturação das economias locais, a monumentalização e a museificação são respostas muito parciais ao problema sendo necessário superá-las através do processo de reterritorialização e de práticas sociais de novos significados e valores ao patrimônio industrial. De modo que, por esta via, se possa recuperar o legado com o preexistente e com outros componentes do patrimônio. (FONTANA, 2010:110)

Embora seja fundamental entender o patrimônio como um mecanismo de construção de uma memória, não se faz menos importante a salvaguarda dos testemunhos remanescentes desta atividade. O patrimônio industrial é uma atividade capaz de agregar importantes valores sociais, científicos e tecnológicos. A memória de um passado industrial é representativa de um momento econômico fundamental, que trouxe novas relações desta com a paisagem e com a constituição das cidades.



### **2.3. O debate atual em patrimônio industrial**

Desde o surgimento das primeiras preocupações com os artefatos industriais entendidos enquanto testemunho relevante do passado, o campo disciplinar ligado à conservação e valorização destas edificações vem se consolidando e seus conceitos sendo discutidos na diversidade de grupos envolvidos em seu estudo e salvaguarda. Neste item, três aspectos que compõem este debate foram destacados para aprofundamento e discussão, uma vez que são elementos relevantes no tratamento e compreensão dos objetos escolhidos para esta pesquisa. Destarte, coloca-se relevante a mudança de olhar que compreendeu a passagem no tratamento destes remanescentes do âmbito da arqueologia ao patrimônio industrial e, para isto, foram reunidos aqui reflexões de importantes autores da área, somados a uma análise dos conceitos presentes na Carta de Nizhny Tagil (2003) e nos Princípios de Dublin (2011). O confronto entre estes dois documentos pode apontar como caminharam as definições, discussões e conceituações da disciplina em seus diversos segmentos, como veremos mais adiante.

Apenas após a ampliação das datas e períodos daquilo que poderia ser entendido como 'indústria', pode-se incluir uma série de situações e exemplares externos aos países de industrialização pioneira, ou ainda, exemplares mais recentes significativos da arquitetura moderna. Esta redefinição possibilitou o tratamento destes objetos aqui destacados à luz das teorias de patrimônio industrial, evidenciando ainda a imprecisão nas definições do termo 'industrial', que passou a responder com mais clareza a parâmetros mais ligados à produção do que a datação, em debate explicitado a seguir.

Outro aspecto importante na constituição do campo e no trabalho aqui proposto é a passagem da análise dos objetos pontuais, para a valorização de uma paisagem e de uma rede produtiva, entendendo os edifícios industriais esvaziados como parte de um sistema de produção. Ao voltar o olhar para o todo

formado entre diferentes edificações fabris, sítios de exploração de matérias primas e núcleos urbanos, foi possível avaliar das relações urbanas e industriais a partir de uma perspectiva ampliada. Por meio dos estudos dos bairros da Vila Industrial, Vila Itapura e Jardim Proença foi possível relevar as relações urbanas existentes em Campinas a partir de sua instalação industrial.

Embora se possa trabalhar dentro do campo de patrimônio industrial discutindo ainda outros aspectos como diversidade de fontes e/ou metodologias empregadas, entre outros, os pontos anteriormente destacados permitem operar de maneira significativa as análises pretendidas neste trabalho, demonstrando a evolução, complexificação e o percurso das discussões no campo.

### **2.3.1. Constituição do Campo Disciplinar**

Uma chave interpretativa para compreensão e valorização dos remanescentes industriais é oferecida pela reflexão proposta no campo do patrimônio industrial, que busca definir e estabelecer os valores identificados por estes sítios produtivos. Relativamente recente, a constituição da disciplina se origina como uma reação à desinstalação industrial observada a partir de 1950 e destruição provocada pela Segunda Grande Guerra, cuja perda de edifícios e infraestruturas símbolos de uma civilização industrial gerou um movimento de reconhecimento e salvaguarda, primeiramente nos países pioneiros da revolução industrial, como Inglaterra e França.

Diversos autores, como K. Hudson, Van Den Abeelen e Dambron, identificam a publicação do ensaio de Michael Rix, em 1955, como marco fundacional da disciplina de arqueologia industrial, aceita academicamente apenas após 1960. Segundo Palmer e Neaverson, esta disciplina nasce composta por um corpo diverso, cujo objetivo principal era a conscientização pública sobre o

desaparecimento dos edifícios e maquinários industriais, para o convencimento do valor histórico e cultural destes artefatos. Neste momento as atenções voltavam-se aos “monumentos industriais”, isto é, remanescentes industriais edificados, principalmente aqueles ligados à primeira Revolução Industrial. O momento posterior do desenvolvimento do campo seria sua institucionalização, dado o crescente interesse acadêmico por estes vestígios, somado ao início do registro destes monumentos pelo poder público e a criação de diversas instituições para sua salvaguarda. (PALMER & NEAVERSON, 1998: 21). O primeiro congresso realizado acerca da temática industrial aconteceu em 1973, em Ironbridge, Inglaterra. Este grupo de pesquisadores, no encontro posterior de 1978, seria responsável pela fundação do TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage, que desde então foi difundido por todo o mundo, realizando congressos nacionais e internacionais e atuando como parceiros de diversas instituições regionais de proteção ao patrimônio industrial.

A partir dos anos 1990, com a difusão da valorização e crescente reconhecimento do patrimônio industrial, a expansão das atividades de organizações não governamentais e o crescimento acadêmico do campo, foi observada a formação de inúmeras associações para proteção do patrimônio industrial em distintos países, usualmente organizações não governamentais ligadas à representação de um comitê nacional do TICCIH.<sup>49</sup> Isso coincide com um momento de revisão dos conceitos aplicados, colocando o problema de focar o fenômeno da industrialização apenas através de seus vestígios tangíveis. Assim, seria feita uma revisão que buscou a mudança de escala na análise, que deixaria

---

<sup>49</sup> Na Europa temos importantes associações que atuam em nível nacional: A AIA – The Association for the Industrial Archaeology – (Inglaterra - ~1980); a AIPAI – Associazione Italiana per il Patrimonio Archeologico Industriale – (Itália – 1997); a Incuna – Industria, Cultura y Naturaleza, Asociació de Archeologia Industrial Máximo Fuerte Acevedo (Espanha, 1998); a APPI – Associação portuguesa para patrimônio industrial (Portugal, 1997). No Brasil, o Comitê Nacional TICCIH foi constituído em 2003. Estas associações mantêm ainda ligações importantes com as universidades. No caso da AIPAI (Itália), por exemplo, a associação foi atuante para a formação e consolidação do curso de Master em Patrimônio Industrial (MPI), que associa as Universidades de Pádua, Milão e Turim. Uma iniciativa mais recente é a E-faith – European Federation of Associations of Industrial and Technical Heritage, uma plataforma de promoção e contato entre voluntários e associações europeias para patrimônio industrial.

de avaliar o artefato em si para observar a rede de relações sociais, econômicas e espaciais a qual tal testemunho fez parte.

Nos anos 2000, o TICCIH firmou importante parceria com o ICOMOS<sup>50</sup>, International Council on Monuments and Sites. Ambos trabalhariam em conjunto para discussão, proteção e salvaguarda do patrimônio industrial. Em 2003, como resultado do encontro do TICCIH na Rússia, seria elaborada a Carta de Nizhny Tagil para o patrimônio industrial, o primeiro texto de referência internacional a tratar especificamente dos remanescentes destas atividades produtivas, no intuito de guiar a proteção e conservação neste campo. O texto seria apresentado posteriormente ao ICOMOS, em 2005. (DEZEN-KEMPTER, 2011:132). Em trabalho conjunto com o TICCIH, o ICOMOS aprovaria por sua vez o documento “The Dublin Principles for the conservation of industrial heritage sites, structures, areas and landscapes”, de 2011. Esse documento endossa as preocupações já apresentadas na Carta de N. Tagil, tendo sido elaborado em conjunto pelo ICOMOS e TICCIH, num esforço para divulgação e promoção da importância do patrimônio industrial e seu entendimento como patrimônio da humanidade.

Ainda que o interesse relativo ao passado industrial tenha sido despertado pelo campo disciplinar da arqueologia, a passagem para tratamento destes artefatos entendidos enquanto patrimônio revela, como explorado no início do capítulo, uma atribuição de valor. Contudo, percebe-se ainda uma sobreposição entre os dois conceitos, e assim, pretende-se discutir as diferentes definições de patrimônio industrial, diferenciando-o, portanto, da arqueologia industrial.

Kühl (2009) define a arqueologia industrial como campo de interesse que trata do legado da industrialização em suas diferentes facetas. A autora coloca que, ao calcar-se em referenciais teórico-metodológicos multidisciplinares, esta disciplina não pode ser tomada como autônoma: “a arqueologia industrial volta-se

---

<sup>50</sup> O ICOMOS, International Council on Monuments and Sites é uma organização não governamental atuante em nível global na proteção e conservação de de sítios considerados patrimônio cultural. Atua como parceira da Unesco e como corpo consultivo do TICCIH.

ao estudo, análise e registro de formas de industrialização do passado (...) e, por vezes, quando reconhecido o interesse como bem cultural à sua preservação”. O patrimônio industrial, nesta concepção, seria uma etapa posterior a partir da identificação dos bens os quais possuem interesse para a preservação. (KÜHL, 2009:44-45)

Em contraposição, Dambron afirma que o patrimônio industrial só poderia ser construído a partir da evolução dos estudos em arqueologia industrial. (DAMBRON,2004; FONTANA, 2010). Em seu livro *Patrimoine Industriel & Développement local*, Dambron coloca que “Le patrimoine industriel n'existe que parce que l'archéologie industrie l'a revele”<sup>51</sup> (DAMBRON, 2004: 47). Entretanto, ao tratar o patrimônio industrial como uma categoria a parte, obscurece os processos sociais de atribuição de valor que são empregados a estes artefatos, que passam a ser interpretados como patrimônio.

Colaborando para esta distinção, Fontana, em *Patrimonio Industriale ed economia*, trabalha com a diferenciação entre os dois campos. Segundo sua definição, o patrimônio industrial seria uma categoria interpretativa dos remanescentes do fenômeno complexo da industrialização, combinando então fatores de caráter técnico, físico, ambiental, cultural e institucional, como um patrimônio heterogêneo e difuso, composto por múltiplos componentes de naturezas diversas, materiais e imateriais. O patrimônio industrial seria, dada a sua variedade física, ambiental, técnica, econômica, cultural e institucional composto de elementos de natureza diversa, tal como elenca Fontana: documentos em papel, arquivos de empresa, saberes técnico-produtivos tácitos e codificados, matérias primas e recursos ambientais, desenho, modelo e produto; maquinário, plantas e instalações; redes energéticas e comunicativas; sítios, edifícios e grandes complexos produtivos; infraestrutura residencial, formativa, assistencial, cultural, recreativa; áreas desativadas, territórios e paisagens formadas pela industrialização, geralmente de propriedade privada, numa análise

---

<sup>51</sup> Tradução livre: “o patrimônio industrial só existe porque a arqueologia industrial o revelou” (Dambron, 2004: 47).

que se destaca apenas daquelas voltadas para o artefato em si. (FONTANA, 2010:97).

Os remanescentes tangíveis, como as fábricas e áreas desativadas, seriam uma parte identificável da industrialização, e, sendo assim, pautar sua análise apenas pela materialidade dos seus remanescentes não seria suficiente para esgotar as possibilidades de pesquisa e aspectos culturais, sociais e simbólicos intrínsecos a esta materialidade, como afirma Fontana (Idem: 97). A arqueologia industrial seria um método de trabalho a partir da visibilidade deste processo econômico e social do passado que, estuda, identifica, analisa e cataloga com a finalidade de favorecer o conhecimento, a salvaguarda, o restauro, o reuso e a valorização, constituindo-se como um meio para qual o fim deve ser a interpretação histórica do sítio produtivo em toda a sua valência ambiental, cultural, tecnológica e social:

“La storia del patrimonio industriale, inoltre, non fa un preminente uso delle fonti archeologiche (per lo piú di superficie) come avviene per l’archeologia industriale e meglio si adatta alla rilettura dell’industrializzazione attraverso i segni lasciati nel paesaggio industriale (come inclinano a fare sia la discipline geografiche che quelle architettonico-urbanistiche)”<sup>52</sup>. (Ibidem:98)

Assim sendo, a arqueologia industrial seria apenas uma das vias para o conhecimento e aprofundamento do patrimônio industrial sem ser a única e exclusiva possibilidade. A valorização destes sítios e edifícios num primeiro momento abriu caminho para que o patrimônio industrial e o processo de

---

<sup>52</sup> Tradução livre do original: “A história do patrimônio industrial, igualmente, não faz um preeminente uso das fontes arqueológicas (principalmente de superfície) como ocorre para a arqueologia industrial e melhor se adapta à releitura da industrialização através dos signos deixados na paisagem industrial (como são inclinadas a fazer seja a disciplina de geografia sejam aquelas arquitetônico-urbanísticas).

industrialização fossem entendidos para além de seu registro físico e material. (FONTANA, 2010: 97,105,106). A arqueologia industrial poderia, portanto, ser entendida como um método de estudos (identificação, análise e catalogação), sendo que estas atividades foram por muito tempo tidas como as principais tarefas dos investigadores do campo. Nesti, Tognarini e Fontana afirmam que é sob este aspecto que se situaria a cisão mais significativa entre a ‘velha arqueologia industrial’ e a nova história do patrimônio industrial. (NESTI & TOGNARINI, 2003:140); (FONTANA, 2011: 25).

Nesti e Tognarini neste debate concordam com o exposto por Fontana e Dambron. Para estes autores, há uma diferença entre as duas disciplinas no que se refere a um uso exclusivo das fontes arqueológicas e da figura a qual estuda o patrimônio, que passa a ser a do historiador (NESTI & TOGNARINI, 2003:179-182). Fontana localizou as questões ligadas ao patrimônio industrial como uma nova fase das abordagens da História, que marcaria a passagem da arqueologia industrial tradicional à história do patrimônio industrial, no âmbito da história aplicada. Sob a ótica de patrimônio industrial seria possível uma melhor adaptação na reinterpretação da industrialização por meio de seus signos que permaneceram na paisagem (FONTANA, 2011: 7). Conforme afirma:

“La historia del patrimonio industrial tiene la tarea de adquirir todas las informaciones posibles sobre el objeto de estudio para la conservación de su recuerdo y para colocarlo en la escala de valores historicoculturales y tecnicocientíficos. Tales adquisiciones, gracias al aporte de diversas disciplinas, puede constituir la premisa indispensable o también el resultado de las intervenciones que se realizan como consecuencia de la pérdida de las funciones originarias de instalaciones, productos, contenedores. En este sentido, la historia del patrimonio industrial resulta fundamental para la atribución de nuevos valores simbolicoculturales y/o económicos a muchos testimonios de la civilización industrial, a diferencia de la arqueología industrial, más que ocupar-se de

elementos objetivos implica una dimensión subjetiva, comporta tanto um 'reconocimiento' del valor cultural como diversas posibles formas de 'regeneración' del bien. (Idem: 25)<sup>53</sup>

Na tarefa de diferenciar e definir os conceitos de arqueologia/patrimônio industrial, outros dois documentos são importantes para compreensão do debate no campo: a carta de N. Tagil (2003) e os princípios de Dublin (2011), que podem demonstrar como caminharam as discussões recentes dentro das duas mais representativas instituições do patrimônio industrial.

Segundo a carta de 2003, a arqueologia industrial se configuraria como um método interdisciplinar para o estudo do patrimônio industrial:

“A arqueologia industrial é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou por processos industriais”. (CARTA de Nizhny Tagil: 3, 2003.)

E, por sua vez, o patrimônio industrial foi definido como:

“O patrimônio industrial compreende os vestígios da cultura industrial que possuem valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico

---

<sup>53</sup> Tradução livre do original: “A história do patrimônio industrial tem a tarefa de adquirir todas as informações possíveis sobre o objeto de estudo para a conservação de sua memória e para colocá-lo na escala de valores histórico-culturais e técnico-científicos. Tais aquisições, graças ao aporte de diversas disciplinas, podem constituir a premissa indispensável ou também o resultado das intervenções que se realizam como consequência da perda das funções originais de instalações, produtos ou contentores. Neste sentido, a história do patrimônio industrial resulta fundamental para a atribuição de novos valores simbólico-culturais e/ou econômicos a muitos testemunhos da civilização industrial, do contrário destinados à destruição. É dizer, para seu ingresso no processo de patrimonialização, no qual, à diferença da arqueologia industrial, mais do que ocupar-se de elementos objetivos, implica uma dimensão subjetiva, comporta tanto um reconhecimento do valor cultural como diversas possíveis formas de regeneração do bem”.

ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de processamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, transmissão e utilização de energia, meios de transporte e todas as suas estruturas e infraestruturas, assim como os locais onde se desenvolveram atividades sociais relacionadas com a indústria, tais como habitações, locais de culto ou de educação”. (Idem: 3, 2003.)

O documento de 2011, “The Dublin Principles”, utiliza, por sua vez, uma definição de patrimônio industrial mais atualizada, conforme exposto a seguir:

“The industrial heritage consists of sites, structures, complexes, areas and landscapes as well as the related machinery, objects or documents that provide evidence of past or ongoing industrial processes of production, the extraction of raw materials, their transformation into goods, and the related energy and transport infrastructures”<sup>54</sup> (THE DUBLIN Principles, 2011:2)

Esta nova delimitação enfatizará a questão do sistema no qual está inserido o artefato industrial, quando cita como patrimônio as infraestruturas a ele relacionadas. Outro aspecto importante colocado em relevo é o caso das indústrias ativas, o que trouxe uma ampliação do campo temporal trabalhado.

Não há no documento de Dublin nenhuma definição de arqueologia industrial. O método arqueológico é apenas citado como uma das formas para pesquisa e documentação de tais testemunhos. (DUBLIN Principles, 2011:3). Ainda no texto apresentado por Nesti e Tognarini os autores chegam a utilizar o termo ‘velha arqueologia industrial’ (‘vecchia archeologia industriale’), o que

---

<sup>54</sup> Tradução livre: “O patrimônio industrial consiste em sítios, estruturas, complexos, áreas e paisagens, assim como maquinaria relacionada, objetos ou documentos que fornecem evidências do passado ou processos de produção industrial em andamento” (The Dublin Principles, 2011:2)

demonstraria como a discussão do campo ampliou-se para além da materialidade de seus remanescentes.

Embora a discussão acerca do recorte temporal tenha sido já superada dentro da disciplina<sup>55</sup>, um dos aspectos tratados no documento de Dublin é a constatação de que o processo industrial é contínuo em diversos locais seu patrimônio está ainda em uso, uma categoria inédita na qual poderíamos encontrar diversos exemplares ao redor do mundo. Isto traria uma nova problemática no que diz respeito à proteção e preservação destes bens, que deveriam ser tutelados antes de seu fechamento. Como parte integrante do presente, estes exemplares poderiam ser considerados como a continuidade de uma herança cultural e não como imagem isolada num passado. (RUFINONI, 2009: 130). Além disso, ao intentar definir limites temporais, foi exposta a fragilidade do conceito de indústria, que atualmente se busca desassociá-la dos parâmetros temporais.

Nesti e Tognarini entendem que existe uma diferença entre os termos 'industriosidade', aquilo que caracterizaria o trabalho do homem e 'industrial' daquilo que diz respeito ao campo de estudos:

“(...) è necessario precisare di nuovo che il termini industriale si riferisci a um determinato tipo di organizzazione dell'engegno umano, che come abbiamo visto se associa a quell'epoca in cui la fabbrica accentrata è diventata il modelo organizzativo dominante con tutte le conseguenze sociali, politiche

---

<sup>55</sup> É importante ressaltar que a expansão da demarcação temporal foi fundamental para inclusão nesta categoria de um vasto contingente de remanescentes da atividade nos países de industrialização tardia, como os da América Latina. Isso demonstra que o debate sofreu uma mudança de eixos, ao considerar os reflexos do fenômeno de desinstalação industrial externos ao território europeu, isto é, passaram a levar em consideração as realidades específicas de cada país

e culturali di cui è stata portatrice.” (NESTI & TOGNARINI, 2003:152).<sup>56</sup>

Dambron, por exemplo, faz referência a Andrieux, em sua definição de industrial:

“le fait industriel recouvre, sans limite de temps ni d’espace, tous les typed d’activité productive, dépendant en principe du secteur secondair, et, différant de l’artisanat par la quantité dès fabrications, une concentration minimale du personnel employé, l’approvisionnement d’un marche dépassant les besoin dès populations locales et l’incidence primordiale du facteur technique” (ANDRIEUX Apud DAMBRON, 2004: 48)<sup>57</sup>.

Fontana utiliza uma definição desvencilhada da demarcação temporal, afirmando que industrial é o modo de produzir que realiza a mais forte descontinuidade do passado, o termo ‘indústria’ assume qualificações mais precisas sem prejudicar a validade do uso para épocas históricas precedentes. Fontana, concordando com Nesti e Tognarini, caracteriza ‘industrial’ como lugar de concentração, entendido como o contentor ou a região, que reunia num único local, a fábrica, capital e mão de obra, maquinários. O emprego da tecnologia também se configuraria como central, influenciando diretamente produção e produtividade e culmina numa intervenção visível no território.<sup>58</sup> Desta forma não

---

<sup>56</sup> Tradução livre do original: é necessário precisar novamente que o termo industrial refere-se a um determinado tipo de organização do engenho humano, que, como vimos, se associa aquela época em que a fábrica centralizada se tornou o modelo organizativo dominante, com todas as consequências sociais, políticas e culturais de qual era portadora”

<sup>57</sup> Tradução livre do original: ‘todos os tipos de atividade produtiva secundária que diferem da produção artesanal pela quantidade de produto fabricada, pela característica de concentração da mão de obra, a existência de um mercado consumidor e a incidência do fator técnico.’ ANDRIEUX, Jean-Yves. *Le patrimoine industriel*, Presses Universitaires de France, Paris:1992, p.4 APUD Dambron, 2004:48.

<sup>58</sup> Notas de aula. Fontana, L.G., 2013. A oposição entre indústria visível e invisível foi exposta por Zucconi, G. Notas de aula, 2013. Apresentado por Nesti e Tognarini, 2003, p.154.

se correria o risco de diluir o ‘fenômeno industrial’ naquele entendido como ‘fenômeno de transformação’, uma vez que a cisão do processo de industrialização está na amplitude de suas consequências espaciais, políticas, econômicas e sociais.

### **2.3.2. Do objeto à paisagem**

A indústria requereu, no momento de sua instalação, vultosas alterações de relação territorial, social e econômica. Estabelecendo ligações entre matéria prima, mão de obra, força motriz e escoamento da produção, a fábrica traria uma nova lógica de organização territorial. O gigantismo do fenômeno industrial marcou a paisagem não apenas pelas intervenções físicas realizadas e infraestruturas instaladas, mas pelo grande impacto nas relações urbanas e sociais experimentadas principalmente nas cidades.

Segundo Nesti e Tognarini, o alargamento do conceito de monumento para seu entorno geográfico ocorreu na década de 1970, período no qual os estudos na área enfatizaram o contexto histórico industrial no qual o artefato estava inserido. (2003:162). Um dos primeiros teóricos a sinalizar a importância da compreensão da industrialização em sua magnitude espacial seria Neil Cosson, em “The PB book of industrial archaeology”, de 1978. Para o autor, ao interpretar os artefatos industriais como patrimônio cultural, deveria se atentar para a importância dos estudos da paisagem, avaliando-se o significativo impacto da relação entre indústria e território. Este aspecto o qual o autor chamaria atenção de forma pioneira ganhou novos contornos na discussão recente em patrimônio industrial, cujo aspecto da paisagem passa a ser fundamental para a sua abordagem.

Palmer e Neaverson trabalham considerando que o ambiente no qual está inserido o núcleo produtivo industrial não é estático. Ele estabelecerá relações de produção com outros núcleos fabris e urbanos, com fontes energéticas, por meio de infraestruturas, deslocando ainda operários e incrementando núcleos urbanos. Desta forma, a interpretação dos artefatos industriais como ‘monumentos isolados’ não seria capaz de abranger os possíveis impactos sociais e culturais a ele associados, num momento de instalação e desinstalação industrial. Para estes autores, as estruturas industriais não poderiam ser consideradas objetos isolados, mas parte de uma rede relativa aos métodos e meios de produção. (PALMER & NEAVERSON, 1998:4, 5).

Fontana, ao trabalhar sobre esta temática, utiliza o termo ‘sistema’ ao considerar a totalidade das relações (territoriais, sociais, econômicas entre outras) da qual o edifício industrial não pode ser dissociado. (FONTANA, 2011:94), A fábrica se torna assim a sinalização visível do processo econômico e social do passado, constituindo um testemunho histórico relevante que pode oferecer toda expressividade funcional criada pela atividade industrial. Avaliar a indústria nesta dimensão ampliada resulta essencial para a plena compreensão do efeito espacial da atividade industrial, do seu impacto inicial e final sobre o ambiente, às transformações produzidas na percepção e representação da paisagem.

Ainda neste sentido, concorda Manoela Ruffinoni:

“(...) Eventualmente uma única edificação industrial isolada pode representar valores excepcionais, mas, em muitos casos, trata-se de uma rede de edifícios fabris ou não, inter-relacionados em torno da produção cuja avaliação e preservação não fará sentido fora do conjunto”. (RUFFINONI, 2009:180)

O alargamento do tratamento destes testemunhos, que passou de ‘monumento industrial’ a ‘sítio industrial’ e por fim a ‘área industrial’, evidencia uma

abertura espacial e de interesse a uma série de inter-relações entre o fenômeno industrial e a totalidade do território. A partir desta perspectiva, três aspectos no tratamento destes testemunhos evidenciam-se: a multidisciplinariedade que define atualmente os estudos no campo, a identidade de uma região marcada por este processo de instalação/desinstalação industrial e sua salvaguarda, que passam a ser considerados em seu conjunto de relações.

Para Nesti e Tognarini, a passagem do monumento industrial à área industrial seria o fator fundamental que possibilitou a abertura da disciplina para além da arqueologia. O tratamento multidisciplinar deve ser empregado na aproximação aos sítios deste período, uma vez que, para além dos aspectos arquitetônicos, se colocam igualmente relevantes as abordagens econômicas e técnicas e o caráter imaterial do patrimônio industrial. O conceito de área industrial seria um instrumento eficaz para colocar em foco uma visão de conjunto do ambiente no qual a indústria está inserida, evidenciando-se a inter-relação entre recursos materiais e sua utilização industrial, entre inovação, impacto e intervenção industrial e condições ambientais pré-existentes e entendendo o território como o espaço físico construído a partir das relações sociais que ali se desenvolveram. Assim, haveria também uma modificação das metodologias empregadas no campo, uma vez que não se fazia mais suficientes as abordagens metodológicas de dominação histórico-arquitetônica cujo foco é o edifício. Desta forma, novas fontes começaram a ser avaliadas, e a abordagem oferecida pela arqueologia industrial tornou-se uma das maneiras de avaliar o patrimônio industrial. (NESTI & TOGNARINI 2003:158,164, 165).

Ao trabalharmos na escala territorial do fenômeno da industrialização, o aspecto identitário da região se destaca. Fontana afirma que a avaliação do conjunto de relações industriais como um organismo complexo formarão entidades geográficas reconhecíveis que lidam com questões de pertencimento e identificação com a comunidade territorial, o que Cossons nomeia de 'personalidade de uma região'. (Idem, 2003:162) (Fontana, 2011:94). Isto é, o

impacto que a atividade industrial teve em determinadas regiões se torna o principal fator de identificação da população com o território.

A globalidade das instalações industriais no território coloca em questão a salvaguarda e o manejo de grandes áreas, um sistema de edifícios e infraestruturas que não pode ser compreendido de maneira isolada. Desta forma, a compreensão do patrimônio industrial enquanto integrante de uma paisagem contribuiu significativamente para o debate no campo da museologia e museografia. Conforme afirma Fontana:

“Il territorio assume così i tratti dei paesaggi dell’industrializzazione la cui restituzione esige e rende profittevole il recupero o il mantenimento dell’omogeneità di tessuti edificati o di tutta una serie di elementi inseriti in contesti paesistici di pregio valorizzati attraverso sistemi ecomuseali, itinerari ambientali o tematici che in molte regioni e realtà locali italiane ed europee connettono in chiave sistemica risorse ambientali, vocazioni produttive, aspetti economici e tecnologici, culture del lavoro, caratteri socioculturali” (FONTANA, 2011:103,104)<sup>59</sup>

## 2.4 O contexto brasileiro

A ampliação do conceito de patrimônio industrial, com sua avaliação enquanto patrimônio cultural, além do aprofundamento do debate daquilo que poderia ser entendido como patrimônio, permitiu que os remanescentes industriais ligados ao contexto de cada país pudessem ser compreendidos dentro desta

---

<sup>59</sup> Tradução livre: “O território assume assim os traços da paisagem social da industrialização cuja restituição exige e rende aproveitável a recuperação e a manutenção da homogeneidade do tecido edificado ou de toda uma série de elementos inseridos no contexto paisagístico de qualidades valorizadas através do sistema ecomuseal, itinerários ambientais ou temáticos, que em muitas regiões e realidades locais italianas e europeias conectam em chaves sistêmicas recursos ambientais, vocações produtivas, aspectos econômicos e tecnológicos, culturas de trabalho e características socioculturais” (Fontana, 2011:103,104)

categoria. Assim, foram considerados contextos de industrialização diversos do europeu, como aqueles das cidades da América Latina, exemplares de uma industrialização mais recente.

Podemos afirmar que o fenômeno da industrialização brasileira só se consolidou enquanto atividade economicamente dominante no século XX, embora haja o reconhecimento de estruturas industriais que remontam ao início do século XIX<sup>60</sup>, sem desconsiderar as iniciativas proto-industriais que foram relevantes para os ciclos econômicos brasileiros.

Essas primeiras indústrias, entendidas como espaço de concentração de capital, mão de obra e maquinário, estavam ligadas principalmente à fabricação têxtil e de bens de consumo, sendo gradativamente implantadas e incentivadas outras atividades. Iniciativas voltadas à produção de bens duráveis e de produção, seriam incrementadas a partir das políticas nacionais pós 1930.<sup>61</sup>

Os países latino-americanos, embora de processo de industrialização mais recente, apresentariam as características do fenômeno de desinstalação industrial e deslocamento produtivo já na década de 1970, consequência da adoção de novos paradigmas de produção. Portanto, ao se debruçar sobre a questão do patrimônio industrial como no caso do brasileiro, deve-se atentar à rapidez com que se deu o fenômeno instalação/desinstalação e as consequências para a apreensão deste legado.

Embora o primeiro tombamento de um remanescente da categoria de 'patrimônio industrial' tenha sido feito pelo Iphan na década de 1960<sup>62</sup>, os diversos

---

<sup>60</sup> Telma de Barros Correia coloca como exemplo o núcleo fabril da Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, fundada em 1811. Ema Camillo, por sua vez, afirma que, para o caso de Campinas, são significativas as iniciativas fabris na cidade anteriores a 1930. CAMILLO, Ema E. R. *Guia histórico da indústria nascente em Campinas*. Campinas: Mercado das letras, centro de memória Unicamp. 1998 e CORREIA, Telma de Barros. *A indústria e o urbano: aglomerações geradas por fábricas no Estado de São Paulo*. In: Revista Óculum. Nº10 Campinas, 2013. Pp.29-42.

<sup>61</sup> As principais características econômicas nacionais foram abordadas no primeiro capítulo e serão tratadas individualmente a partir das atividades econômicas das fábricas escolhidas.

<sup>62</sup> Beatriz Kühl identifica como inicial no campo de patrimônio industrial, o tombamento da Real Fábrica de Ferro de São João de Ipanema, em Iperó, no ano de 1964. Marly Rodrigues, por sua

teóricos brasileiros que trabalham com o tema (MENEGUELLO, KÜHL, RUFINONI, RODRIGUES) concordam que esse reconhecimento não inaugurou uma política de preservação do testemunho industrial no país. Contudo, pode-se observar um crescimento destes exemplares nas listas dos órgãos de proteção nos diversos níveis (federal, estadual e municipal) e que atualmente encontram-se “protegidos” pela legislação de tombamento<sup>63</sup>.

O campo de pesquisas do país tem se difundido e vem se consolidando ao longo dos anos. As primeiras pesquisas datam da década de 1970, com diversos estudos vinculados, num primeiro momento, à história da técnica. (VICHNEWSKI, 2004: 32). Nas décadas de 1970 e 1980 profundas mudanças ocorreriam nas grandes cidades brasileiras e a implantação de novos padrões econômicos e tecnológicos alteraram profundamente as relações urbanas nestes núcleos. Frente ao desaparecimento dos exemplares de uma industrialização experimentada num momento anterior, um olhar preservacionista voltou-se à apreensão e proteção destes testemunhos. Rubino e Meneguello identificam que este processo recaiu principalmente na desativação da infraestrutura ferroviária, substituída pelas rodovias e pelo aumento da entrada de capitais estrangeiros e multinacionais, superando os modos tradicionais na produção. (RUBINO & MENEGUELLO: 2005: 126-127)

Um dos primeiros encontros para debate desta temática foi o I Seminário Nacional de História e Energia, em São Paulo, organizado no ano de 1986, com a posterior formação do Grupo de Estudos da História da Técnica, em Campinas, na década seguinte e a elaboração por este GEHT do documento “Declaração de Campinas”, de 1998. Uma representação do TICCIH nacional foi formada em 2004, mesmo ano da organização do primeiro seminário nacional

---

vez, afirma que o tombamento das ruínas do Engenho de S. Jorge dos Erasmos, em Santos, pode ser considerado como um exemplar de patrimônio industrial.

<sup>63</sup> A proteção oferecida pelo instrumento de tombamento é parcial, limitada muitas vezes às questões arquitetônicas dos edifícios e mantendo parcialmente preservada sua arquitetura, como no caso dos tombamentos apenas das fachadas do edifício. Com base no trabalho de Dezen-Kempter foi elaborada uma tabela (em anexo) mostrando os exemplares tombados do que poderia ser considerado ‘patrimônio industrial’ para a cidade de Campinas.

desta temática<sup>64</sup>. Contudo, a formação de um comitê nacional sobre patrimônio industrial só fez sentido neste momento frente a um debate pré-existente no contexto brasileiro, conforme colocado por Rubino e Meneguello. (Idem: 127)

A “Declaração de Campinas” foi uma iniciativa pioneira relativa à conservação de bens culturais denominados pelo documento como ‘construções e instalações utilitárias’. Embora não seja utilizado o termo ‘patrimônio industrial’, essa definição será capaz de incluir uma série de testemunhos tangíveis e intangíveis que se aproxima daquela presente na “Carta de N. Tagil” de 2003. As instalações utilitárias seriam, para este documento, aquelas ligadas aos ofícios, às profissões, e às indústrias, usualmente preteridas pelas políticas de proteção patrimonial brasileiras, por conta de sua simplicidade estética, funcionalidade e pouca ornamentação. (DECLARAÇÃO de Campinas,1998:1). Assim, este documento expressa a preocupação com a utilização de critérios técnicos na avaliação destas edificações para além daqueles estéticos e artísticos utilizados até então. Propõe ainda a conservação de maquinário e documentos e aponta para o debate da conservação dos aspectos da paisagem.

No caso de Campinas, este momento coincide com a consolidação do recém-formado Conselho Municipal do Patrimônio Cultural. Criado em 1987, a formação deste órgão municipal foi uma experiência pioneira, proveniente da necessidade de administração e gestão do patrimônio existente na cidade e já reconhecido pelas outras esferas estaduais e federais<sup>65</sup>. Antônio Augusto Arantes Neto, (ARANTES, 2012) sobre a constituição do Condepacc, identifica que já havia um debate local acerca da preservação, visto pela organização do Arquivo Municipal e do início do centro de Memória da Universidade Estadual de

---

<sup>64</sup> Outros eventos importantes para o debate deste campo: II Seminário Nacional de História e Energia, São Paulo, 1999; Carta Manifesto de 2003, formação do comitê provisório pela preservação do patrimônio industrial; Formação do TICCIH Brasil, 2004; I Encontro Nacional sobre Patrimônio Industrial, 2004, Campinas; II Encontro Nacional sobre Patrimônio Industrial, São Paulo, 2009; I Colóquio Internacional sobre Patrimônio Industrial, 2012, São Paulo.

<sup>65</sup> BERTINATO (2012) aponta que esta dada foi a da efetiva publicação da Lei 5.885 de 1987, mas que a discussão acerca da criação de um órgão de preservação municipal foi anterior, constando na Lei 4576 de 1975 a criação de um ‘Serviço de Patrimônio Histórico Cultural do município’. (BERTINATO,2012:5)

Campinas, isto é, havia já uma reflexão acerca das questões relativas ao patrimônio<sup>66</sup>. A cidade de Campinas experimentava nestas décadas grande crescimento urbano, cujos interesses caminhavam na contramão da preservação dos testemunhos provenientes do século XIX, outro importante momento de expansão da cidade, criando situações de tensão e conflitos relativas à expansão imobiliária. Cinquenta anos após a constituição do Iphan, a instituição deste conselho municipal revela como a discussão do campo aprofundou-se culminando na compreensão do patrimônio como ‘patrimônio cultural’. Isso demonstra que discussão não estava mais voltada apenas para a questão urbana e o patrimônio edificado, e sim para uma “compreensão de que o espaço urbano é formado de bens que são suportes de valor cultural e os valores culturais atribuídos a estes bens são diversos”. (ARANTES, 2012: 141). Bertinato (2012) em importante trabalho sobre a trajetória do Condepacc, explicita, contudo, alguns dos limitantes de sua atuação. Apesar do reconhecimento da importância do patrimônio para a cidade, abriram-se uma diversidade de possibilidades, que não refletiram em ações efetivas para nortear o tombamento nem de se “estabelecer parâmetros de transformação em áreas de relevância histórica da cidade visando valorizar o conjunto de bens tombados” (BERTINATO, 2012:232). No que concerne à atuação do órgão em referência à preservação dos testemunhos da industrialização, já em 1989 foi realizado o primeiro tombamento da categoria.<sup>67</sup> Apesar do significativo crescimento dos exemplares do período industrial sob proteção do município, observa-se que não há ainda um inventário sistematizado e um número significativo de remanescentes industriais sem proteção legal.

Avaliando-se o debate que tem sido feito no campo no âmbito brasileiro, se destacam dentre os autores que trabalham neste tema, alguns

---

<sup>66</sup> Sobre a trajetória do CONDEPACC, ver: BERTINATO, Wânia. *A história da preservação do patrimônio cultural de Campinas (1987-2008)*. Dissertação de mestrado defendida à Universidade Estadual de Campinas, 2012.

<sup>67</sup> A listagem dos bens de patrimônio industrial tombados pelo Condepacc encontra-se sistematizada na tabela 1 em anexo.

aspectos específicos e decorrentes em patrimônio industrial no Brasil, problematizados a seguir<sup>68</sup>.

A proximidade temporal do processo de instalação e desinstalação industrial brasileira atuará de maneira negativa na apreensão destes espaços como patrimônio a ser protegido e preservado. Como testemunho de um passado recente, embora estejam fortemente associados à memória coletiva local e a significados identitários importantes, a preservação dos testemunhos da industrialização não é consenso nos meios não especializados. A atribuição de valor calcada nos aspectos materiais corrobora esta ideia, dada a falta de ornamentação de muitos destes edifícios e a dimensão reduzida de alguns destes exemplares.

As edificações e sítios industriais que restam na paisagem das cidades brasileiras têm atualmente poucas possibilidades. A elas é possível o reconhecimento de seu valor por meio do tombamento, isto é, uma valorização institucional; quando esvaziadas de função, é possível sua reativação com a utilização do edifício ou sítio conferindo-lhe uma nova atividade; e seu total desaparecimento da paisagem dando lugar a novos empreendimentos que desconsideram as pré-existências do sítio.

Ao problematizarmos a política de proteção institucional - o tombamento do bem - é necessário abrir a discussão sublinhando a fragilidade dos órgãos de preservação do patrimônio no Brasil frente às questões e grupos econômicos que permeiam o crescimento das cidades no país. O tombamento é o um instrumento de proteção disponível à ação do poder público no Brasil, que pode ser requerido por qualquer cidadão, no intuito de impedir a destruição do bem<sup>69</sup>. Contudo, como ressalta Marly Rodrigues, esta ferramenta interfere

---

<sup>68</sup> A discussão destes pontos utilizou como referência os estudos em patrimônio industrial propostos por: MENEGUELLO, (2000, 2005, 2012); RUBINO (2006); RUFINONI (2009); KÜHL (1998, 2009); DEZEN-KEMPTER (2011).

<sup>69</sup> O Iphan define tombamento como: "O tombamento é um ato administrativo realizado pelo Poder Público, nos níveis federal, estadual ou municipal.(...) começam pelo pedido de abertura do processo, por iniciativa de qualquer cidadão ou instituição pública. O objetivo é preservar bens de

diretamente nos valores imobiliários e relações de mercado, tornando-se assim um instrumento de custo social elevado para conservar o passado, uma vez que se torna inconveniente para seu proprietário. (Rodrigues, 1999:105). Superado isso, Marly Rodrigues destaca que o reconhecimento e valorização destes remanescentes, e seus processos de tombamento ainda encontram-se pautados pelo edifício, suas questões estéticas e formais e, conforme afirma:

“não possibilitam a constituição de uma representação que sintetize materialmente o processo histórico de construção do território e das relações sociais, fator essencial para fornecer ao cidadão uma forma de perceber o passado como um tempo integrante de sua vida” (RODRIGUES, 2010:37).

Embora a preocupação da manutenção destes artefatos venha crescendo nos últimos anos, Marly Rodrigues coloca uma preocupação pertinente ao afirmar que, esvaziados em relação à sua documentação e maquinário, e de seu patrimônio imaterial, estes lugares de trabalho tendem a reduzir uma memória dos processos fabris e ao manter apenas sua edificação, esse tipo de patrimônio tende a se tornar um *fetiche*.

Colocadas estas ressalvas, importantes avanços vêm sendo feitos neste sentido, como por exemplo, a intenção de tombamento da antiga malha ferroviária do Estado de São Paulo em sua totalidade<sup>70</sup>. Isso demonstraria uma abertura de perspectiva na política de preservação, uma vez que se passa a entender tal patrimônio como um sistema articulado com o território.

---

valor histórico, cultural, arquitetônico, ambiental e também de valor afetivo para a população, impedindo a destruição e/ou a descaracterização de tais bens”. Fonte: portal.iphan.gov.br, acesso em 19/06/2014.

<sup>70</sup> Projeto citado na apresentação da Prof. Cristina Meneguello em ocasião da realização do seminário RICE – Unicamp, em 04 de junho de 2014.

A reutilização destas edificações é um ponto de amplo debate. Para Beatriz Kühl, (KÜHL, 2009), a falta da utilização dos preceitos do restauro, enquanto metodologia adequada de intervenção nestes edifícios, é sintomática da falta de debate e preocupação em como conservar tais estruturas mantendo suas características. Assim, muitas intervenções desconsideram os remanescentes industriais como portadores de uma memória coletiva. Outro ponto a que chama a atenção sobre o debate nacional é levantado pela autora, quando afirma que ainda inexistem uma discussão teórica aprofundada voltada à realidade brasileira e uma carta de princípios nacional, que deveria inquirir e integrar os preceitos da Carta de Veneza, de 1964. O intuito seria torná-la adequada e atual em nosso meio, pois se identifica uma ampliação recente e legítima daquilo que é considerado bem de interesse cultural a ser preservado, estendendo-se a um número cada vez maior, a tipos cada vez mais variados e a um passado cada vez mais recente. (KÜHL, s/d: 4/5). Concordando com Kühl neste sentido, Manoela Rufinoni (RUFINONI, 2009) também identifica uma fragilidade na compreensão de conceitos básicos para a preservação de um artefato cultural. (RUFINONI, 2009:7)

Usualmente focadas nas edificações de grande porte e em áreas mais valorizadas, os projetos de intervenção em patrimônio industrial correm o risco de deixarem os antigos edifícios marginalizados em novos empreendimentos. Descontextualizados, são colocados estritamente como um elemento de valorização fundiária, funcionando apenas como uma ornamentação (RODRIGUES, 2010). Cristina Meneguello (MENEGUELLO, 2000) acrescenta neste debate que o novo uso traz consigo uma elitização de sua fruição e conseqüentemente não permitiria uma construção crítica deste passado. Rufinoni defende, por sua vez, que as modificações, adaptações e propostas de novos usos são necessárias para a preservação do bem, mas ressalta que a questão do novo uso é um meio para buscar a preservação e não a finalidade da intervenção. (RUFINONI, 2009:211).

Para muitos destes vazios industriais, a total destruição é certa. Com grandes metragens e edificações obsoletas para produção, as antigas áreas fabris são vistas pela especulação imobiliária como grandes reservas de terreno, a espera de novos projetos. Acrescente-se a isso a expansão da mancha urbana, claramente observada em cidades como Campinas, em que tais estruturas que antes se colocavam nos limites urbanos ou fora da cidade, passaram, no início do século XXI, a serem potenciais pela proximidade com o centro da cidade ou por conta da infraestrutura instalada. Ganhando valor de mercado, sem um forte contraponto dos órgãos de proteção do patrimônio e com a dificuldade em valorizar os aspectos intangíveis destas estruturas, o desaparecimento é quase certo para grande parte dela.

Desta forma, as áreas industriais são vistas no Brasil como reservas potenciais de terreno urbano ocioso, degradado e de baixo custo, um considerável conjunto de vantagens para a implementação de novos empreendimentos que vem despertando a atenção dos setores envolvidos na produção e transformação da cidade. No Brasil, as intervenções nas edificações remanescentes industriais, baseiam-se em prioridades alheias às esferas culturais e se esquivam desta discussão, mesmo quando seus edifícios são mantidos para abrigar novos usos (RUFINONI, 2009:4). Isso explicitaria um distanciamento existente entre a discussão teórica e as práticas de projetos de intervenção no patrimônio industrial realizadas no país.

No próximo capítulo veremos os casos de estudo campineiros e italianos a partir das problemáticas em patrimônio industrial aqui expostas. Além disso, será apresentada as especificidades das relações cidade-indústria conforme os aspectos teóricos expostos no primeiro capítulo, buscando assim explorar e aprofundar a análise destes vestígios.



## **Capítulo 3**

### **3. VESTÍGIOS INDUSTRIAIS NA CIDADE – Casos de Estudo**

#### **3.1 Introdução**

Guardadas as diferenças existentes entre os Curtumes da Vila Industrial, a Fábrica de Chapéus Cury e os remanescentes da antiga Swift, é a permanência destes traços de indústria no tecido urbano que os tornaram objeto de indagação. Enquanto vestígios permitem a visualização de uma fração do passado, que remetem ao período de industrialização de Campinas. Enquanto vazios, demonstram no tempo presente como as relações produtivas, que antes formavam e delineavam os bairros e crescimento urbano, intrínsecas aos locais de instalação destas plantas industriais, estão desativadas, assim como nos demonstram as suas fábricas. Enquanto áreas expectantes (SOLÀ-MORALES, 2002) colocam questões referentes ao seu futuro, em que se contrapõem as interpretações destes espaços entendidos como extensas áreas livres para incorporação imobiliária ou como importantes testemunhos de um passado a ser preservado, indagando qual a forma de reincorpora-las às dinâmicas atuais enquanto patrimônio industrial.

Nesta perspectiva, foram trazidos à discussão estes três casos que hoje são remanescentes industriais desativados e sem atividade formal, que correspondem a três importantes eixos de crescimento da cidade de Campinas. Assim, a reconstituição de seus percursos produtivos, bem como a evolução urbana do entorno em que estão inseridos, demonstram como foram construídas as relações espaciais existentes atualmente, sua organização territorial e suas

relações com a produção. Para além disso, são repletos de valores memoriais, que estabelecem vínculos identitários nos locais em que se inserem, agregando ainda outros valores imateriais em vias de extinção.

Destarte foram escolhidos para abrir esta investigação três casos de estudo italianos, que relacionam a indústria e seu território. Embora se possa traçar uma simetria comparativa referente aos produtos e processos produtivos dos casos brasileiros e italianos, o percurso desta pesquisa buscou relevar questões de amplitude territorial na abordagem destes sítios produtivos. Assim, tornou-se interessante colocar três exemplos que perpassam as diferentes escalas das relações estabelecidas pelo patrimônio industrial, sejam elas entre a indústria e seu edifício; a indústria e a cidade ou a indústria e a região.

### **3.2. Apropriação do patrimônio Industrial – Casos de Estudo Italianos**

#### **A Indústria cimentícia no Piemonte, os curtumes de Santa Croce Sull'Arno e a Fábrica de Chapéus Borsalino, em Alessandria**

O primeiro caso abordado é o da indústria de cimento de Casale Monferrato e região, demonstrando como os novos conceitos em patrimônio industrial de rede e sistema contribuem para uma abordagem mais complexa de um fenômeno que pode envolver múltiplas cidades, vestígios e atores. Trabalhando nesta escala ampliada, a indústria de cimento desativada de Casale expõe as profundas transformações pelas quais passou o território, evidenciando-se por meio de uma série de edificações remanescentes que conectam locais de produção, armazenamento e transporte. Estas estruturas pontuam o território e

caracterizam a área e sua análise enquanto conjunto demonstra a importância desta atividade na conformação territorial, econômica e identitária da região.

O segundo caso trazido à discussão é o da cidade de Santa Croce Sull'Arno e sua indústria curtumeira. Ali foi importante verificar a relação destes curtumes com o centro da cidade e observar que a manutenção de uma atividade econômica envolveu um deslocamento geográfico de sua produção, que no caso passou a desenvolver-se num segundo anel periférico. A dinâmica urbana e econômica deste local foi organizada a partir da implantação atividade com peles como uma mono-economia e sua posterior mudança para uma periferia próxima criou uma situação de 'anel de vazios' ligados à atividade curtumeira, que circunda seu centro histórico e administrativo. Estes vazios encontram-se atualmente em diversos graus de apropriação, contudo, a relação entre produção e centro administrativo seria completamente alterada.

O terceiro caso estudado diz respeito ao percurso produtivo da fábrica de chapéus Borsalino, em Alexandria. Instalada no final do século XIX e desinstalada ao final da década de 1980, demonstra as relações entre fábrica e cidade a partir da escala do edifício preservado e da história da empresa, que com deslocamento da produção e transformação de uso do edifício suscitam outras questões importantes referentes à preservação do patrimônio industrial.

Trabalhar com estes três casos de estudo possibilitou passar de uma menor a uma maior escala, abordando a região, no caso Casalese, a cidade, Santa Croce Sull'Arno e a empresa e edifício, no caso da Borsalino.

Nestes casos pode-se perceber que mesmo aquelas atividades industriais que foram mantidas, como os curtumes ou a marca Borsalino, a transformação no modo de produzir envolverá sempre o deslocamento da atividade produtiva, gerando conseqüentemente um vazio industrial. Diferentes apropriações deste patrimônio também estão presentes, sendo que em todos há a reutilização destes espaços como museus. A região Casalese traz, contudo, uma

nova abordagem de recuperação através da proposição de um percurso turístico cultural<sup>71</sup>.

### **3.2.1. A indústria cimentícia de Casale Monferrato e região**

Uma das atividades realizadas durante o período de intercâmbio na Universidade de Pádua foi o estudo e visita a campo da região de Casale Monferrato, no Piemonte italiano, em conjunto com as turmas do Master MPI e TPTI. Nesta ocasião, pudemos conhecer um pouco da situação da região por meio das discussões propostas, que com a complementação da pesquisa bibliográfica suscitaram alguns pontos importantes para esta pesquisa.

Ao falarmos do impacto do declínio da indústria cimentícia da região casalese, não se pode isolar o núcleo urbano de Casale Monferrato, o mais urbanizado, da rede que foi estabelecida com os núcleos do entorno, como uma consequência da implementação da atividade industrial de fabricação do cimento. Assim devem ser consideradas nesta análise as relações estabelecidas entre os locais de extração e transformação da matéria prima, formados pelas cidades de Coniolo, Ozzano, San Giorgio, Morano sul Pò e Casale Monferrato.

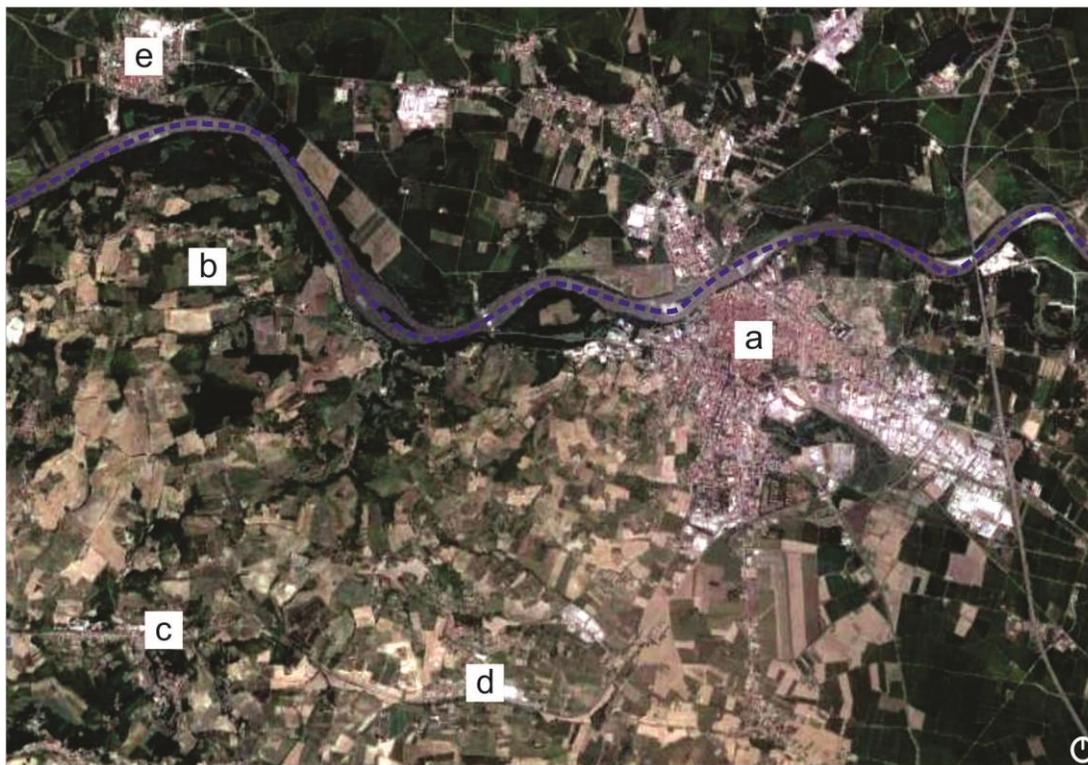
A atividade cimentícia característica desta região foi o grande motor econômico destas cidades no final do século XIX até a metade do século XX, no período de 1880 a 1950 (GENNA e CALDEIRA, 2011:30). É um dos locais pioneiros de implantação desta produção no contexto italiano, conforme afirmam Genna e Caldeira. (Idem:33). Segundo os dois autores, para além das jazidas de marga<sup>72</sup> encontradas na região, a disponibilidade de mão de obra associada à

---

<sup>71</sup> Esta proposta para a região funcionaria como um itinerário pela paisagem industrial de Casale Monferrato, realizável em carro, bicicleta ou a pé, interligando assim os pequenos núcleos urbanos a partir da retomada das relações entre eles, antes industriais e agora pretendidas como um percurso turístico e cultural. (RAMELLO, 2011:82).

<sup>72</sup> A marga é um tipo de calcário, matéria prima para a indústria cimentícia. Na região casalese, esse material é tido como de excepcional qualidade pela proporção ótima de argila encontrada naturalmente em sua composição. (COPPO, 2011:13)

crise da produção vinícola nos núcleos colinares foram fatores fundamentais que contribuíram para o desenvolvimento desta atividade.



**Imagem 23 - Indústria cimentícia no Piemonte - rede de cidades**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 08/09/2013. Imagem tratada pela autora, 2014

Legenda das cidades: A - Casale Monferrato; B - Coniolo; C- Ozzano ;D- San Giorgio;E- Morano Sul Pò  
Rio Pò - - - - -

Um dos locais de extração de matéria prima foi a cidade de Coniolo, a oeste de Casale Monferrato. Embora a atividade de extração da marga tenha se dado por meio de túneis subterrâneos, por conta da forte exploração de seu subsolo, parte da cidade e de suas edificações cederam e Coniolo se deslocou por duas vezes colina acima. Assim, a configuração urbana encontrada hoje é consequência direta do impacto causado pela atividade de extração de matéria prima.



**Imagem 24 - Coniolo - deslocamento no território**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 08/09/2013. Imagem tratada pela autora, 2014

Legenda das cidades: A - Coniolo (localização atual); B- Baixo Coniolo (antiga localização) ;C- Morano Sul Pò; - - - - Rio Pò



**Imagem 25 - O antigo núcleo de Coniolo - 1905**

fonte da imagem: Rossino, 2011:89. s/ informação de autoria

A cidade de Casale Monferrato, por sua vez, se constituiu como local de transformação das matérias primas. Diversos edifícios correspondentes às etapas de produção do cimento ainda podem ser encontrados na cidade, em sua maior parte na condição de vazios industriais. Emblemático deste processo é o edifício do parabolóide, na área central. Parábolas e hipérbolas eram as novas figuras geométricas que se tornavam realizáveis com o recém-surgido material, em que eram exaltadas as soluções técnico-construtivas, explorando os limites do cimento. O parabolóide de Casale Monferrato é um dos antigos depósitos de clínquer, uma das etapas para fabricação do cimento. Com a desativação da indústria, o edifício perdeu sua função original, restando preservada apenas algumas características do lote e a sua estrutura.

Infraestruturas de transporte interligavam os locais de extração e transformação. Os teleféricos, embora pouco usuais no Brasil, eram largamente utilizados para o transporte da matéria prima, sendo bastante sofisticadas do ponto de vista técnico, tirando proveito do relevo acidentado da região. Para além das linhas e cabinas que circulavam, o sistema era composto por pilares, pontes e estações, compondo parte do heterogêneo testemunho deixado pela indústria de cimento, marcado e visível no território.

Após 1950, com a difusão de novas técnicas e novos locais e exploração para a fabricação de cimento, a indústria regional foi gradativamente entrando em declínio, e hoje se observa a tentativa de preservação e valorização de seus testemunhos.

No caso da indústria de cimento da região casalese, a dimensão do fenômeno e o impacto da atividade industrial são exemplares de como os conceitos de paisagem e sistema tornaram-se fundamentais na compreensão do patrimônio industrial. Embora se possam trabalhar estas questões a partir do remanescente material, a fábrica ou o depósito, por exemplo, o olhar focado no edifício não irá esgotar nem abranger a magnitude e a importância da transformação da paisagem causada pela instalação e desinstalação desta

atividade. A partir do edifício revelam-se relações entre cidades e infraestruturas a ele conectadas que só podem ser avaliadas de maneira regional.

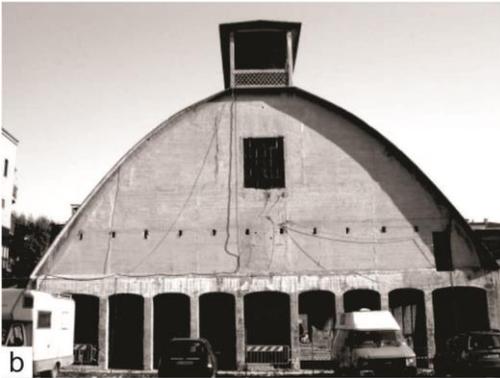
Quando se tratam dos remanescentes industriais desta região, observa-se que a valorização deste testemunho é consequência da organização de diversos atores. A associação *IL Cemento*, constituída em 2006, em parceria com o Politecnico di Torino, vem realizando uma diversidade de atividades que incluíram, num primeiro momento, o levantamento e catalogação destes remanescentes. Atualmente estão em debate as possibilidades de reinserção econômica destes elementos com a preocupação de preservação desta memória. Isso revela os agentes de valorização deste patrimônio, numa demanda que parte de uma população frente à destruição deste patrimônio. Corresponde assim a uma memória e identidade da região, reforçada pela presença da indústria e cuja articulação entre associação e universidade tem papel importante.



**Imagem 26 - Casale Monferrato - vazios industriais**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 08/09/2013. Trabalho s/ imagem da autora

Legenda: A - Depósito de Clínquer Parabolóide; B- Forno Vertical para cal - La Furnasetta



**Imagem 27a b e c - Casale Monferrato - o parabolóide**  
fotos da autora; data 28/11/2013  
Legenda: A - Fachada Lateral; B- Fachada Frontal; C- Estrutura interna



**Imagem 28 - Casale Monferrato - La Fornasetta**  
fotos da autora; data 28/11/2013

### 3.2.2. Os Curtumes de Santa Croce Sull'Arno

Santa Croce Sull'Arno é uma pequena cidade da Toscana, na Itália, entre as cidades de Pisa e Florença. Sua principal economia gira em torno do trabalho com peles e produção de couro, que se iniciou no final do século XIX, com a instalação de diversos estabelecimentos curtumeiros no local. Forma, em conjunto com as cidades de São Miniato al Monte e Pontedera, uma região conhecida pelo desenvolvimento econômico vinculado a este setor. Ao longo dos séculos XIX e XX esta indústria foi definidora das relações existentes na cidade, e seu posterior deslocamento impactaria nas relações urbanas entre produção e o centro administrativo e histórico.

Assim como o exemplo da indústria cimentícia no Piemonte, a cidade se definiu e se desenvolveu a partir desta produção e não houve, até os dias atuais, diversificação de sua economia. Santa Croce Sull'Arno se mantém, portanto, como importante referência mundial para a produção de alta qualidade de couros. A particularidade deste núcleo urbano está justamente no fato da manutenção da atividade industrial original por meio da adaptação das plantas fabris e infraestrutura da cidade aos novos sistemas de produção, com consequente deslocamento para uma periferia próxima.

Essa característica faz da cidade um *locus* peculiar na observação das relações espaciais entre as diversas etapas de industrialização, uma vez que, para adequar-se às exigências da produção flexível, leis ambientais entre outros aspectos, as plantas produtivas atualizaram-se com outra organização interna e nova relação com o território. Houve, portanto, um abandono dos antigos edifícios produtores em detrimento das novas indústrias que gradativamente foram se instalando. Desta forma, diversos exemplares de antigos curtumes do início do século XX encontram-se próximos ao seu núcleo central, esvaziados de atividade ou reutilizados para novas funções, e novos curtumes modernizados e altamente tecnológicos estão locados em sua borda.

A pujante e ativa economia da periferia desta cidade se contrapõe ao esvaziamento do seu núcleo central urbano, uma vez que este novo trecho ocupado não consegue vincular-se fortemente a este núcleo urbano. São indústrias organizadas frente às novas questões de globalização, inseridas num mercado global e de grande importância, que parecem estabelecer vínculos mais consistentes com os núcleos fornecedores de matérias primas e exportadores distantes.

Embora após os anos 1960 houvesse uma reorganização das atividades deste segmento, com crescente competição externa e surgimento de novos mercados produtores, a cidade conseguiu manter-se como um distrito de mono economia curtumeira, por meio de sua transformação num polo tecnológico para o estudo e manejo do couro e peles, o segundo maior polo industrial da Toscana. Assim, a produção de peles da região tornou-se referência mundial dada suas características de alta qualidade. Outro fator fundamental para sua manutenção foi a construção de infraestruturas atentas às novas questões ambientais, uma vez que a curtição do couro envolve processos químicos poluentes. A construção do depurador biológico nos anos 2000 e o processo de reaproveitamento dos resquícios dos fornos garantiu a permanência dos curtumes com um menor impacto ambiental para região.<sup>73</sup>

O gradativo abandono destes primeiros curtumes e sua incipiente ameaça de desaparecimento alertaram para a importância do resgate desta memória e preservação destes edifícios. Uma das iniciativas é a aquisição destes espaços pela municipalidade, que atua em conjunto com a Associação Pro Loco Santa Croce Sull'Arno na valorização deste passado.

A Conceria Lapi é um destes locais, espaço recentemente reestruturado para uso enquanto museu. O antigo edifício do curtume foi recuperado, adequando-se o espaço com a modernização de suas instalações. O maquinário

---

<sup>73</sup> Informações fornecidas pelo depoimento do Sr. Angelo Scaduto, presidente da Associação Pró Loco Santa Croce, em ocasião desta visita.

existente foi recuperado e mantido no local original. O percurso montado no edifício foi construído de maneira didática para a explicação das etapas de curtimento de couro. A este foi anexado um novo pavilhão, projeto de 2002 concluído em 2008, desenvolvido pelo estúdio de arquitetura Carmassi. Este novo edifício, contudo, encontra-se fechado à visitação, conforme verificado na visita de campo, em março de 2014.

A iniciativa da prefeitura da cidade foi justamente atuar na recuperação um importante vetor de vazios industriais, uma vez que a Via di Pelle, onde se encontra o museu, foi a localização escolhida por diversos edifícios ligados anteriormente a esta atividade. Hoje, parte encontra-se em situação de vazio, parte foi adaptada para novos usos e alguns exemplares foram completamente demolidos. Outro exemplo desta política, foi a recente aquisição do curtume Dell'Alegrini, cuja eminência de demolição mobilizou a população e a municipalidade para sua aquisição. Atualmente são discutidas as possibilidades de reutilização do local.

Embora haja uma preocupação destes agentes na manutenção destas edificações e lugares de memória, a abordagem pontual do patrimônio industrial para esta cidade, dado seu impacto na paisagem urbana, é uma resposta muito parcial à questão da preservação uma vez que há significativa perda do entendimento enquanto conjunto. Isto é, dada a característica de grande dimensão e importância do fenômeno de deslocamento dos curtumes numa cidade de mono-economia e a conseqüente criação de um 'anel de vazios industriais' ao entorno da área central, analisa-lo a partir do foco no edifício e sua manutenção não dão conta da extensão e impacto do mesmo.



**Imagem 29 - Indústria de trabalho em pele - Toscana**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 08/09/2013. Imagem tratada pela autora, 2014  
 Legenda das cidades: A - Santa Croce Sull'Arno; B - San Miniato; C- Pontedera    - - - - Rio Arno



**Imagem 30 - Deslocamento Industrial em Santa Croce Sull'Arno**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 08/09/2013. Imagem tratada pela autora, 2014. Pesquisa de campo

Legenda: A - Centro administrativo de Santa Croce Sull'Arno; B - Primeiro perímetro de instalação industrial (até 1970); C- Segundo perímetro de instalação industrial (pós 1970)

- - - - Rio Arno
- Área de instalação industrial recente

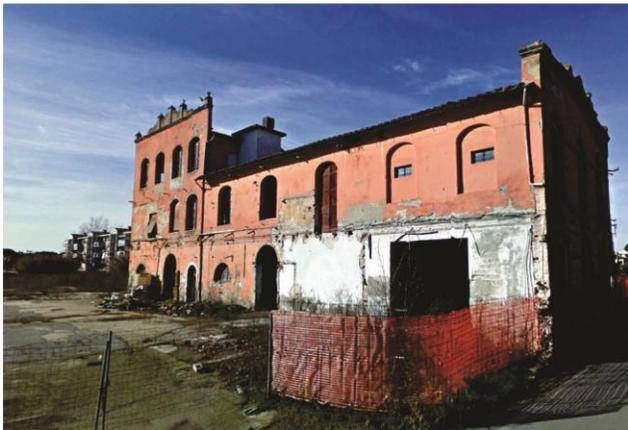


**Imagem 31 - Antigos Curtumes de Santa Croce Sull'Arno**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 08/09/2013. Imagem tratada pela autora, 2014. Pesquisa de campo

Legenda: A- Conceria dell'Allegrini ; B - Conceria Lapi (hoje Museu do Curtume)

----- Via di Pelle (Avenida que concentrou os curtumes na sua primeira fase de expansão)

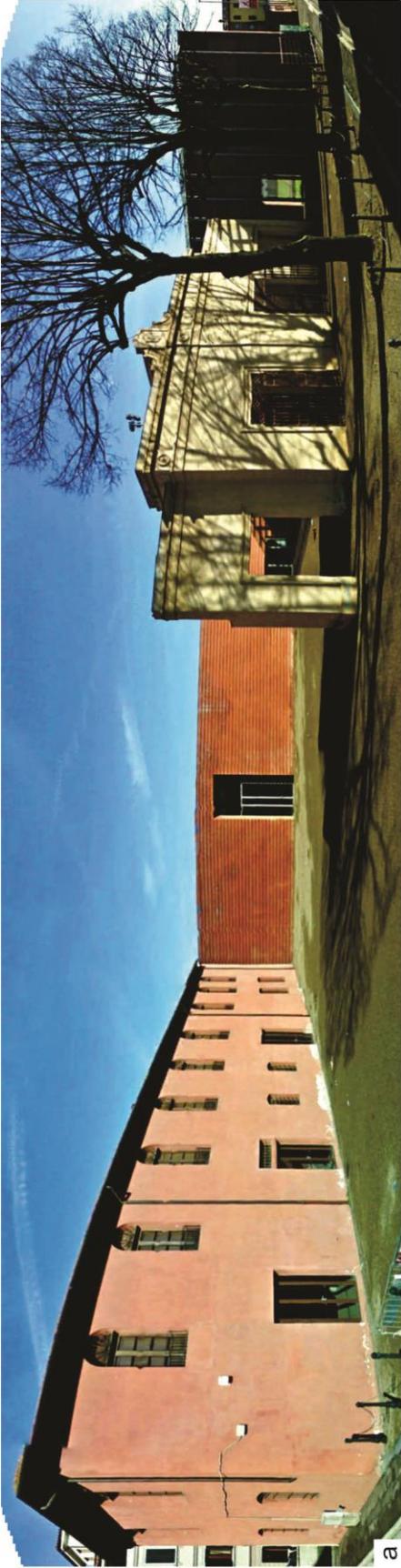


**Imagem 32: Conceria dell'Allegrini**

foto da autora, 05/03/2014

Fachadas Laterais





a



b



c

**Imagem 33 a | b - Fachadas Museu do Curtume (Antigo Curtume Lapi)**  
**c - Perspectiva interna do interior do Curtume**

Fotomontagem da autora: 2013

O museu do Curtume foi inaugurado em 2012, reutilizando-se a antiga estrutura da Conceria Lapi. Assim foram propostos dois novos volumes que compõem com o antigo edifício industrial o complexo do museu, preservando-se ainda a antiga entrada da fábrica.

### 3.2.3. A fábrica de Chapéus Borsalino, Alexandria

A fábrica de Chapéus Borsalino mostrou-se um interessante caso a ser analisado. Marca mundialmente conhecida pela qualidade e design de seus chapéus, a Borsalino foi capaz de adaptar-se ao final dos anos 1980 às novas demandas da produção, mantendo-se ativa e reconhecida na fabricação deste item. Com o deslocamento da produção da cidade de Alessandria apenas o edifício Pallazzo Borsalino foi conservado como um exemplar do complexo produtivo industrial e hoje, parcialmente preservado, é sede do Museo Borsalino e de uma universidade.

Alexandria pode ser considerada cidade de ponto nodal para o transporte de mercadorias, já no início do século XIX, período em que concentrou também uma expressiva categoria de artesãos, entre os quais os chapeleiros. A construção dos canais de fornecimento de água e a chegada da ferrovia, na metade do século XIX, incrementaram a concentração industrial neste núcleo urbano. A produção chapeleira foi característica da cidade no final do século XIX. Conforme mapa de 1903<sup>74</sup>, podem ser identificados mais de dez estabelecimentos ligados a esta atividade, entre elas a Borsalino. A primeira fábrica do grupo data de 1862, e o edifício preservado em questão foi construído em 1883. No início do século XX, a empresa assumiu papel importante no mercado de chapéus. As duas guerras levaram a uma reestruturação urbana e do mercado consumidor, cujo foco voltou-se para exportação extra europeia.

Na década de 1930, a produção da Borsalino atingiria seu auge muito em decorrência de sua forte ação publicitária<sup>75</sup>. A partir dos anos de 1960, a fábrica enfrentou um duro período de lutas sindicais, que aliados ao declínio do consumo de chapéus e fechamento de mercados consumidores a levaram a um

---

<sup>74</sup> Mapa da cidade de Alessandria, 1903. Fonte: ASAI, ASCAI, série IV, n. 1860. Material gráfico disponível no Museo Borsalino.

<sup>75</sup> Na década de 1970 lançaria dois filmes “Borsalino” e “Borsalino e Co” que seriam responsáveis pela divulgação dos chapéus da marca.

progressivo declínio. Em 1986, para adequação da produção e atendendo às exigências do mercado de moda, a sede da empresa foi transferida de Alexandria, com a abertura de representantes nos Estados Unidos (1998), Japão (1998), China (1999) e Paris (1999), além da abertura de uma loja conceito em Milão (2000). Parte do patrimônio construído da empresa foi desmantelado a partir de então, reduzindo-se à preservação do edifício do Pallazzo, sede atualmente da Universidade do Piemonte Oriental e do Museo Del Cappello Borsalino.

O Museo Del Cappello Borsalino, por sua vez, foi inaugurado em 2006, em parceria da marca com a prefeitura da cidade. Localizado na Sala Campione, cujo mobiliário em madeira, de 1920, foi especialmente projetado para a exposição e armazenamento dos chapéus, o objetivo foi reconstruir a história dos chapéus Borsalino, funcionando ainda como um laboratório para pesquisa, conservação e divulgação de uma memória histórica da cidade e do chapéu.<sup>76</sup>

A trajetória da produção da Borsalino é bastante ilustrativa das modificações da produção industrial e a consequente alteração das relações entre indústria e território. No caso da cidade de Alexandria, marcadamente industrial no início do século XX, o deslocamento produtivo gerou na cidade uma série de vazios industriais. Assim como pode ser observado para diversos de bairros industriais em diferentes cidades do mundo, essas antigas plantas industriais, anteriormente localizados numa periferia da cidade, passaram a ter localização potencial pela proximidade com o centro e infraestruturas ali instaladas, o que gerou uma valorização de seu lote que colaborou para o desaparecimento de marcos identitários da cidade, como no caso a torre da Borsalino. Embora o edifício Pallazzo Borsalino tenha sido preservado parcialmente, a manutenção de apenas este edifício na paisagem da cidade não é capaz de expressar a dimensão da industrialização da cidade, quando comparadas às antigas imagens das fábricas.

---

<sup>76</sup> Conforme material de áudio disponibilizado no museu.

É importante ressaltar, contudo, que a manutenção da Borsalino está ligada a uma transformação de seu produto num mercado de luxo, aliado às tendências de moda e à forte marketing que atua no sentido de revalorização e renovação do mercado consumidor. Nos anos 2000, a estratégia para sobrevivência da marca esteve ligada a novas atividades de pesquisa junto às Universidades de Milão e Turim e o início de um projeto cultural da Borsalino no incentivo de novos artistas contemporâneos italianos, que expõe suas obras na Flagship Store de Milão.



**Imagem 34 - Contexto Urbano - Alessandria**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 08/09/2013. Imagem tratada pela autora, 2014. Pesquisa de campo.

Legenda: A- Remanescente da antiga Fábrica Borsalino ; B - Ramal Férreo

----- Eixo de instalação das atvs. industriais      - - - - - Rio Tanaro

Estes três casos demonstram a heterogeneidade de testemunhos, usos, escalas e apropriações que envolvem o patrimônio industrial. Nos próximos itens deste capítulo serão apresentados e discutidos os casos campineiros, analisando sua conformação urbana a partir da instalação industrial e os diferentes aspectos que envolvem os remanescentes industriais da cidade.



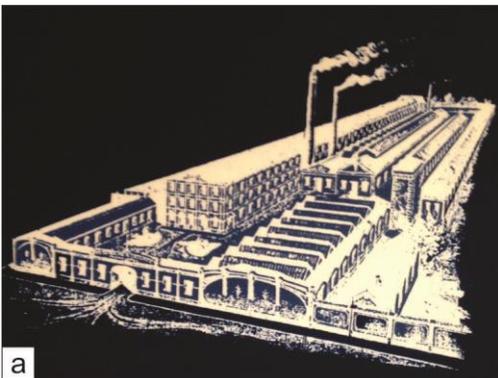
a



b

**Imagem 35 a | b - Edifício Borsalino - Sede do Museo Borsalino e da Universidade do Alto Piemonte**

fotos da autora em , data da imagem 06/03/2014. Pesquisa de campo  
 Situação atual do antigo remanescente da fábrica de Chapéus Borsalino.



a



b

**Imagem 36 - Dimensão das fábricas e impacto no panorama da cidade**

**a - Fábrica Borsalino - desenho representativo da fábrica**

Fotos material gráfico do museu: imagem de catálogo da fábrica, doada ao prefeito de Alexandria em 1909. Pesquisa de campo.

**b - Fábrica Borsalino - desenho representativo do palazzo Borsalino**

Fotos material gráfico do museu. Pesquisa de campo.

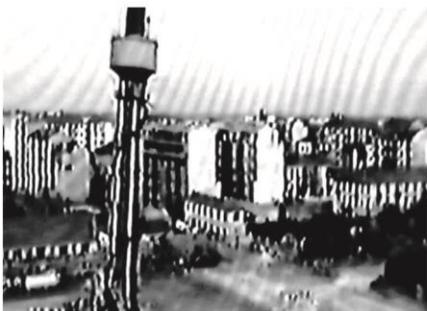
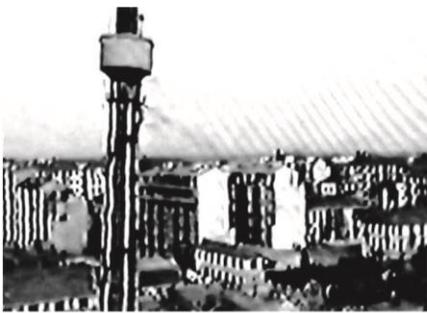


Imagem 37 - Demolição da Torre Borsalino, 1986  
frames retirados do vídeo «Borsalino», Arquivo Borsalino. Trabalho em imagem da autora, 2014.



## 3.3 Vestígios Industriais em Campinas

### 3.3.1. Vila Industrial – Curtumes

#### 3.3.1.1. Contexto Urbano

O bairro da Vila Industrial começou a se formar em torno do último quartel do século XIX quando começam a surgir os “arrabaldes” e “subúrbios” (LAPA, 2008, p.52). Foi um dos primeiros a se diferenciar do núcleo central, abrigando inicialmente os operários e trabalhadores das estradas de ferro e mais tarde a população de menor renda que se deslocou com a valorização imobiliária das áreas centrais. (SEMEGHINI, 1991, p.121). O estabelecimento dos trilhos e implantação do pátio ferroviário da área central ofereceu uma delimitação clara entre centro e periferia, que, somadas à vontade de transformação de Campinas em urbana e burguesa, foi conveniente para a segregação daquilo que se queria fora dos limites da cidade formal<sup>77</sup>. A oposição entre estas duas áreas definiu, de antemão, a vocação dos bairros posteriores à linha férrea: a Vila Industrial seria lugar para as classes operárias, cemitérios, matadouros e curtumes, implantados entre o fim século XIX e início do século XX<sup>78</sup>, com a linha do trem incorporada como esse marco simbólico<sup>79</sup>. Porém, como vimos anteriormente, é importante ressaltar que alguns destes usos se encontravam até esse momento no núcleo

---

<sup>77</sup> Conforme exposto em Lapa, 2008 e trabalhado no capítulo 2. Para aprofundamento da questão, verificar HELENE, ANDREOTTI, MARINO (2013).

<sup>78</sup> Os cemitérios constam já nas plantas da cidade, em 1878, o Lazareto dos Morphéticos em 1878, o Matadouro Municipal, 1885, o Curtume Campineiro em 1900, o Curtume Paulista em 1911 e o Curtume Brasil em 1915.

<sup>79</sup> Antes de se tornar “Vila Industrial”, o bairro recebeu diversos nomes como: “fundos da imigração”, “caminho pro matadouro”, “estrada para o Lazareto”, entre outros, (RUBINO, 2006: p.76), demonstrando a força simbólica destes equipamentos urbanos na constituição referencial dos espaços da cidade. Mesmo tendo a sua urbanização consolidada nos dias de hoje, é possível perceber que se conserva esta ideia de alteridade.

central da cidade, em edificações que continham usos diversos. Conforme coloca Lapa:

“(...) a cadeia ocupava certo espaço num mesmo edifício que sediava várias repartições públicas com funções bastante díspares, quais sejam: Câmara (Paço Municipal), Açougue (“casinha para venda de carne verde”) e Matadouro (Curral do Conselho) para abate dos animais. (...) durante certo tempo funcionou também ali uma escola pública de ensino primário” (LAPA, 2008:78)

Esses usos, assim como no caso dos cemitérios, se revelam incompatíveis com a urbanidade pretendida, que, “em nome da higiene, do decoro e da segurança pública”, segundo campanha veiculada nos jornais da época, deveriam ser transferidos da área central. (LAPA, 2008:82) Esse princípio de diferenciação do espaço da cidade entre áreas valorizadas e desvalorizadas colaborou para o deslocamento destes equipamentos urbanos para o espaço posterior às linhas do trem.

Além da vantagem financeira, pelo baixo valor dos terrenos pantanosos, o local era potencial para outros usos, como a instalação industrial. Oferecia facilidade de escoamento dada à proximidade com a ferrovia, a presença do Córrego do Piçarrão garantiria a água, recurso fundamental para a atividade, além da presença de mão de obra, uma vez que ali se instalaram diversas vilas operárias já no início do século XX<sup>80</sup>. Neste período, a questão sanitária foi o fator determinante para a instalação e localização das fábricas, que eram consideradas de qualquer maneira inconvenientes para a urbanidade burguesa (LAPA, 2008: p.

---

<sup>80</sup> A Vila Industrial possui duas vilas operárias tombadas pelo Condepac: A Vila Manoel Freire e A Vila Manoel Dias, instaladas no final do século XIX (dados retirados do processo de tombamento da Vila Manoel Dias e Manoel Freire, nº 003/90, Condepac).

192)<sup>81</sup>. Assim sendo, era o intervalo entre a edificação fabril e as habitações que definia sua nocividade e as indústrias consideradas *insalubres* encontravam na Vila Industrial a distância necessária para sua instalação<sup>82</sup>.

As ocupações dos bairros depois da linha do trem começaram a se solidificar em torno de 1900. Limitadas por um lado pelo pátio ferroviário e por outro pela existência do córrego, a área se consolidou como a parte de trás da cidade. Uma vez que as vilas operárias e pátio ferroviário tinham a sua frente voltada para a o centro, o córrego se conformou como seu “fundo”.

A Vila Industrial se conformou então de maneira oposta à região central. Suas áreas de vazios eram vistas como “área de tolerância”, separando os equipamentos urbanos “puros” dos “impuros”, delimitação reforçada pelo limite dos trilhos do pátio ferroviário<sup>83</sup>. Assim, em contraposição ao seu centro, a Vila Industrial se compôs como um tecido urbano de traçado menos ortogonal, de desconexão entre as suas partes, entre o bairro e a cidade.

Com a expansão da mancha urbana, o crescimento da área central alcançou as estruturas e equipamentos que se estabeleceram em sua borda. Pelas fotografias aéreas, verifica-se que faixa entre os cortumes e o pátio ferroviário estaria densamente ocupada até 1960, onde consta inclusive a abertura da Rodovia Anhanguera e a demarcação de novos eixos viários que seriam ocupados nos anos seguintes. Contudo, por conta da ocupação que privilegiou a ligação com o centro, aliado às características pantanosas, relevo acidentado, os limites estabelecidos pelos trilhos do trem e o córrego, condizentes com a segregação que se pretendia para sua população e atividades, o bairro da Vila Industrial não estabeleceu sólidos vínculos com o entorno.

---

<sup>81</sup> Segundo LAPA, as oficinas e fábricas poderiam ser definidas em três categorias: incômodas, perigosas e insalubres. (LAPA, 2008:192).

<sup>82</sup> Segundo LAPA, 2008, os cortumes, entendidos como *insalubres* deveriam, por sua vez, distar no mínimo dois mil metros da cidade.

<sup>83</sup> A distinção, em Campinas, entre espaços ‘puros’ e ‘impuros’ foi explorada por HELENE, 2012.

Apenas em 1919 foi concluída e inaugurada a ligação de pedestres entre a Vila Industrial e a área central. Antes desta data, a travessia era feita em nível pelos trilhos e dependia da abertura de porteiros para a passagem, em fluxo descontínuo. A conexão viária ainda hoje é problemática, havendo apenas três possibilidades de acesso pelo centro (Av. João Jorge, cont. da Av. Barão de Itapura e pela Av. Barão de Monte Alegre).

A instalação de indústrias de pele e couro da Vila Industrial respeitou o limite sanitário imposto, de dois mil metros de distância, aproveitando a proximidade com o curso d'água e com o matadouro municipal<sup>84</sup>, fornecedor de parte das matérias primas necessárias à atividade. O primeiro curtume a se instalar na região foi o Curtume Campineiro, cuja construção data do ano de 1900. Situado às margens da Avenida das Amoreiras, atualmente apenas seu lote continua conservado<sup>85</sup>.

O Curtume Paulista, que mais tarde iria chamar Curtume Cantúseo, se instalou na cidade em 1911, seguido pela instalação do Curtume Brasil ou Curtume Firmino Costa como mais tarde foi chamado, em 1915, em contexto econômico que será descrito a seguir.

Suzigan (2000) ao trabalhar com as origens e desenvolvimento da indústria do país identifica dois momentos econômicos no caso da industrialização brasileira: o primeiro, até meados de 1930, caracterizou-se por investimentos induzido pela expansão da economia agrícola-exportadora e num segundo momento, pós 1930, em que houve uma diversificação deste investimento, com transição para uma economia propriamente industrial. Mesmo contendo descrições específicas de cada segmento industrial, o autor privilegia a categoria 'calçados' a despeito do que elabora Negri (1996), que explora a descrição da

---

<sup>84</sup> O matadouro municipal, instalado nos limites da Vila Industrial, seria polo agregador das atividades industriais a ele complementares, como os curtumes, que eram três na região, e uma fábrica de farinha ossos, que mais tarde seria desativada.

<sup>85</sup> Com a saída das atividades do local, em meados de 1980, houve ocupação da área por famílias. Atualmente este lote encontra-se em disputa jurídica entre os ocupantes, que reclamam uso capião, e os herdeiros da fábrica.

categoria 'couro, pele e similares'. De qualquer forma, embora não possam ser considerados similares, a indústria de calçados utilizou até 1930 como matérias-primas os produtos fabricados nos curtumes e o percurso desta indústria nos dá pistas de como caminhou a atividade de curtição, que analisaremos em conjunto com os dados fornecidos por Negri (1996).

No período que antecede a Primeira Guerra Mundial, Suzigan credita o crescimento da demanda de produtos não-duráveis como lã, chapéus e sapatos principalmente à crescente urbanização e à consolidação de um mercado consumidor. A maioria das indústrias estabelecidas neste período dependia de insumos importados, e, embora o couro fosse matéria prima local, a curtição dependia de corantes, polimentos e suprimentos que não eram de fabricação nacional. (SUZIGAN, 2000:126).

A indústria de calçados foi uma das primeiras a se desenvolver no Brasil, assim como a indústria têxtil. Como a fabricação de calçados utilizava em larga escala os produtos fornecidos pelos curtumes, acredita-se que esta atividade tenha se desenvolvido em paralelo e acompanhado o desenvolvimento de sua produção. No entanto, a produção e o trabalho em peles, bem como a fabricação de sapatos eram atividades locais, com baixa produtividade, pouca mecanização e pequena escala. Suzigan identifica o período de 1870 como o início da concentração da produção de sapatos em fábricas, exposta pelo significativo aumento de importação de máquinas de costuras para este fim entre 1867 e 1872 (Idem:187). Eram fabricados sapatos de couro de qualidade inferior, uma vez que não podiam concorrer com os artigos importados de qualidade superior:

“Uma das razões para que o produto nacional não pudesse concorrer com o importado era o fato de a produção nacional usar quase que exclusivamente materiais importados, com exceção de algum couro curtido internamente, que representava cerca de 25% do consumo total de couro para sola” (Idem:188).

Grande impulso à indústria brasileira de calçados foi dado nos primeiros anos do século XX com a instalação de unidades de fabricação como a Companhia de Calçados Clark, que teve em São Paulo seu maior progresso (Idem:190;192). Entre os anos de 1914 e 1934, o autor afirma que a indústria calçadista nacional estava plenamente instalada, e experimentaria crescimento de produção durante a primeira guerra. Conforme relatório Brock, de 1919, citado por Suzigan:

“Muitos dos suprimentos que entram na indústria brasileira de fabricação de sapatos são produzidos localmente e a guerra estimulou muito a produção nessas linhas. Praticamente todo o couro de sola usado nos sapatos feitos no Brasil é curtido internamente. Grande parte do couro de cima é necessário para calçados de qualidade média e superior e é obtida nos curtumes locais e todo o couro de cima usado nos sapatos baratos vem da mesma fonte” (BROCK apud SUZIGAN, 2000:199)

Entre 1920 e 1930, acompanhando o crescimento de renda interna, houve aumento na produção de calçados. Contudo a partir de 1930 verifica-se a diversificação de matérias primas utilizadas, com a fabricação de sapatos de lona e solas de borracha.

Discorrendo sobre a concentração industrial no Estado de São Paulo, Negri (1996) compara os índices e segmentos da instalação industrial entre interior e capital no início do século XX.<sup>86</sup> Tais dados demonstram a concentração da produção industrial na cidade de São Paulo. Contudo, o segmento industrial caracterizado pelo autor como ‘Peles, couros e similares’ é o único dentre aqueles

---

<sup>86</sup> Negri (1996) utiliza os dados de concentração de estabelecimentos, valor de capital e valor de produção.

trabalhados a apresentar maiores índices no interior do que na capital.<sup>87</sup> Segundo afirma o autor:

“Em 1907, o interior contava ainda com a presença de unidades fabris **de couros e peles**, metalurgia, produtos químicos e material de transportes, as quais embora dispersas, apresentavam forte presença na região de Sorocaba, aparecendo num segundo plano em **Campinas**, cuja estrutura era mais diversificada” (Negri, 1996:44, sem destaque no original)

Segundo dados apresentados por Semeghini, em 1920 a cidade contava com três estabelecimentos industriais, (SEMEGHINI, 1988:92) cujo cruzamento com outras fontes de pesquisa parecem corresponder aos três curtumes instalados na Vila Industrial (Paulista, Brasil e Campineiro).

---

<sup>87</sup> Esses dados são apresentados pelo autor ao longo dos capítulos 1 e 3. Ver Negri, 1996.



**Imagem 38 - Estruturadores urbanos  
Vila Industrial**

fonte da imagem: google earth, data da  
imagem 16/08/2012. Imagem tratada pela  
autora, 2015.

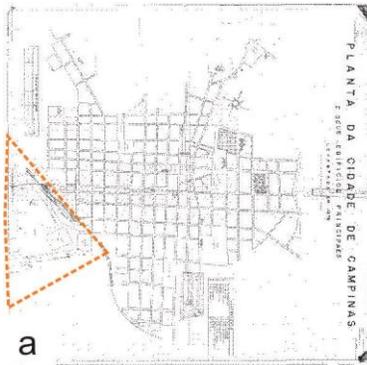
Legenda: Eixos Férreos ———  
Eixos Viários ———  
Locais de Interesse ■

a - Ramal Férreo Sorocabana, b- Ramal  
Férreo Mogiana e antigo VLT

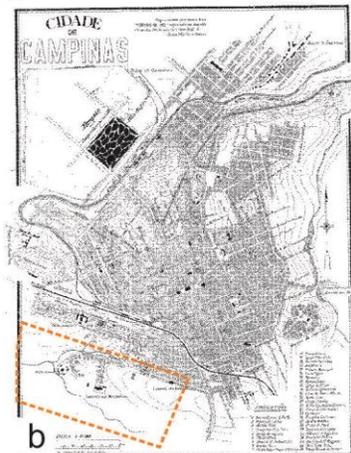
A- Av. Lix da Cunha; B- Av. Barão de  
Itapura C - Av. Andrade Neves; B - Av.  
Barão de Itapura; D- Av. Pre. Faria Lima;  
E - Av. Aberlado do Amaral; F - Av. Barão  
de Monte Alegre; G- Av. Dr. Sales de  
Oliveira

1. Pátio Central 2. Curtume Cantúseo  
3. Curtume Firmino Costa

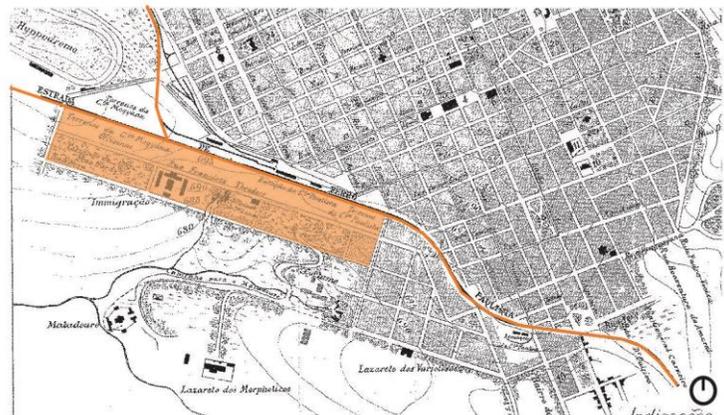




a



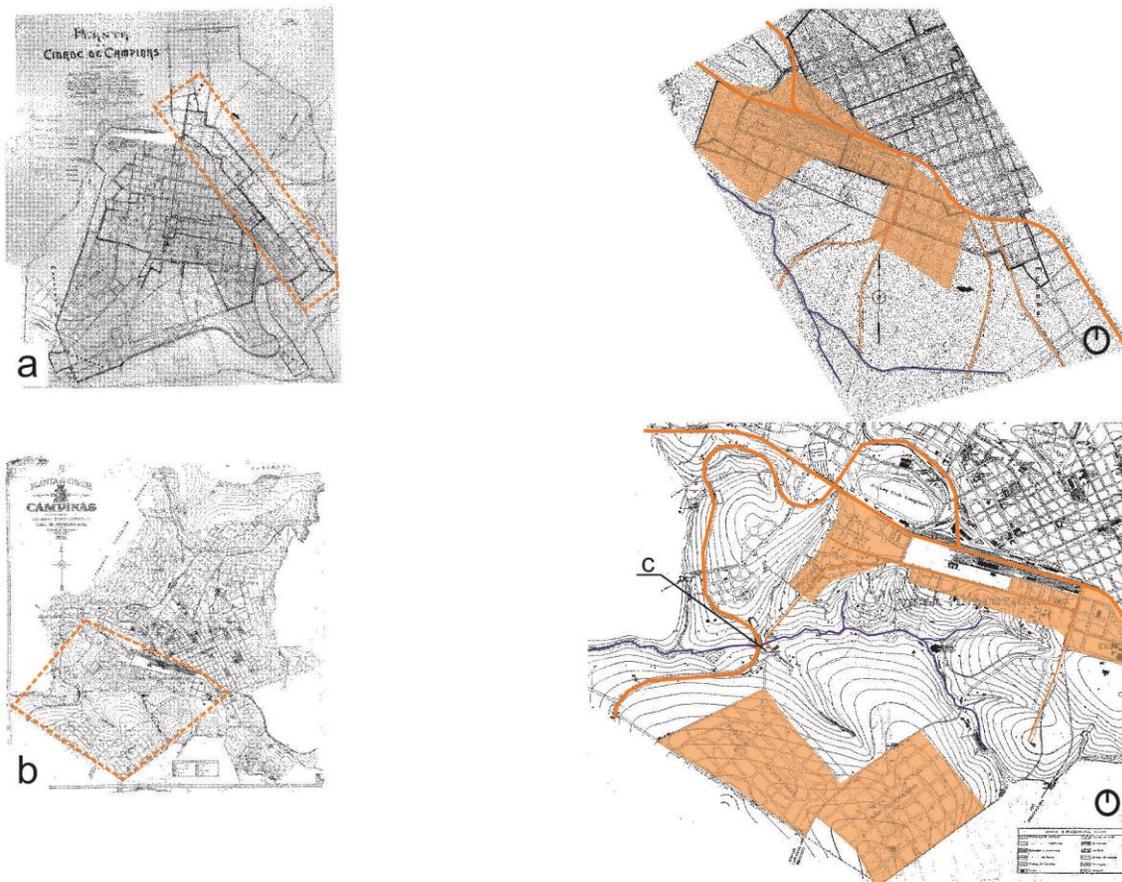
b



**Imagem 39 - Estruturadores Urbanos Vila Industrial - Mapas Históricos de 1848 e1900**

fonte da imagem: Cartografia Histórica, Base da Sanasa, 2003. Imagem tratada pela autora, 2015. (\*para efeito de comparação o mapa de 1848 foi rotacionado)

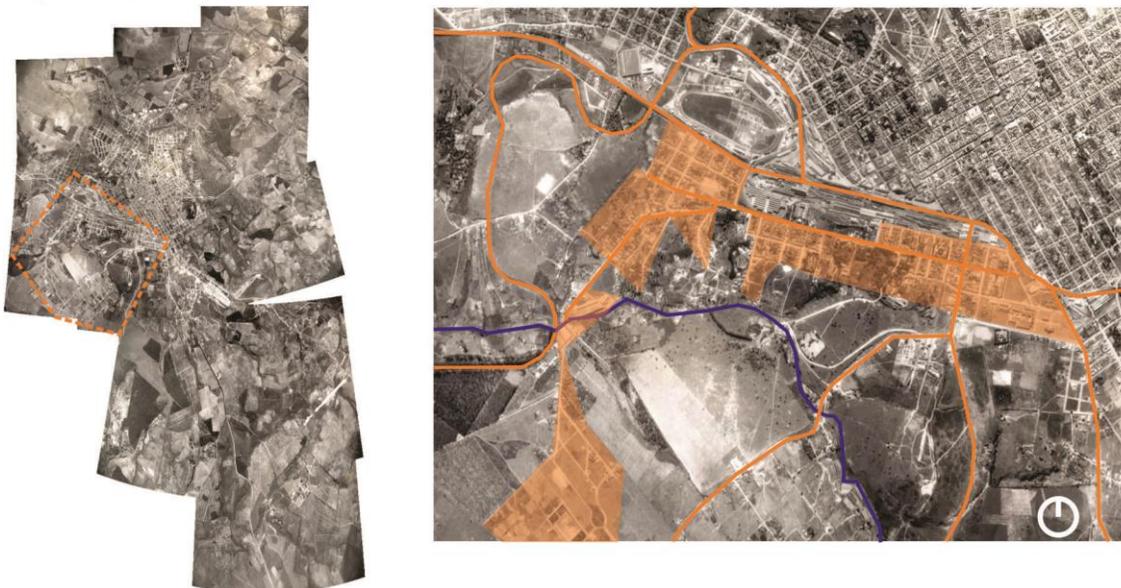
Legenda - a; b; Mapas chave, recorte



**Imagem 40 - Estruturadores Urbanos Vila Industrial - Mapas Históricos de 1916 e 1929**

fonte da imagem: Cartografia Histórica, Base da Sanasa, 2003. Imagem tratada pela autora, 2015(\*para efeito de comparação o mapa de 1916 foi rotacionado)

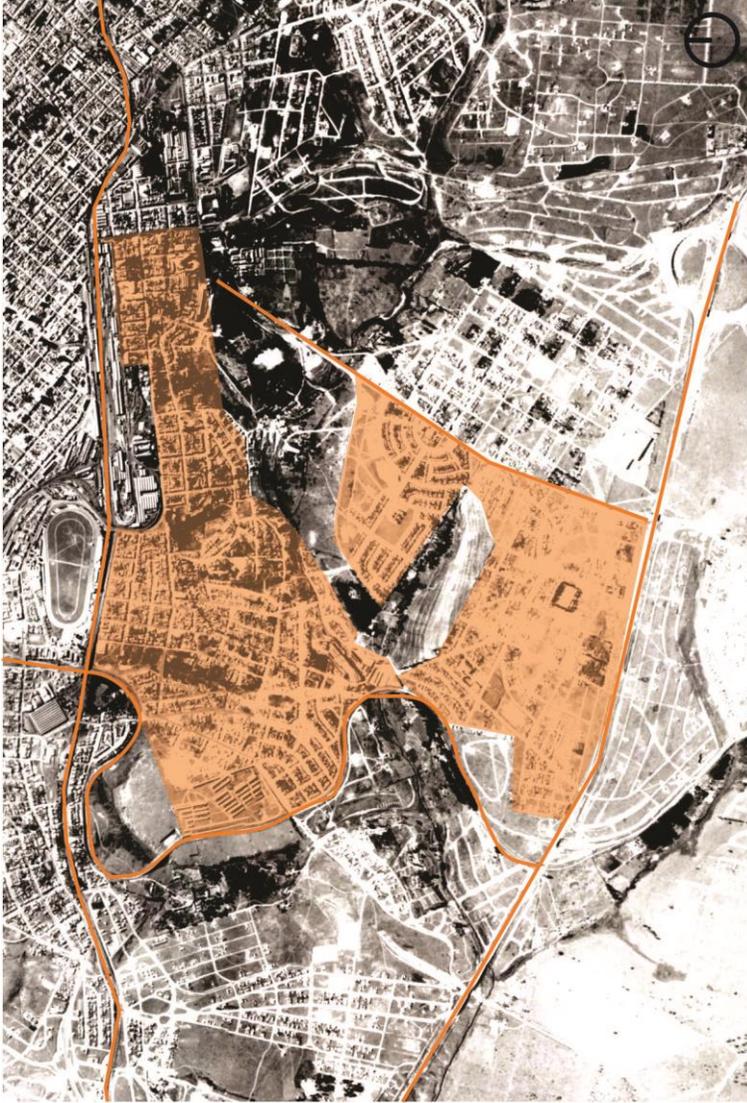
Legenda - a; b; Mapas chave, recorte; c- indicação dos Curtumes Paulista e Brasil



**Imagem 41 - Evolução Ocupação - Vila Industrial  
Fotomontagem a partir da aerofotogrametria, 1940**

fonte da imagem: Arquivo DICC - . Fotomontagem da autora, 2014

Legenda: Nota-se como a ocupação da Vila Industrial foi pautada por sua relação com a área central,



**Imagem 42 - Evolução Ocupação - Vila Industrial**  
**Fotomontagem a partir da aerofotogrametria, 1960**  
fonte da imagem: Arquivo DICC - . Fotomontagem da autora, 2014  
Legenda: Consolidação da ocupação do lado sul da linha do trem; abertura do novo eixo viário Anhanguera

Os curtumes Firmino Costa e Cantúseo foram instalados na cidade na década de 1910, o Curtume Paulista (Cantúseo) em 1911 e o Curtume Brasil (Firmino Costa) em 1915. Ambas as edificações foram construídas nos locais atuais, embora tenham passado por consecutivas modificações e modernizações.

O local foi escolhido por conta da proximidade com o Matadouro Municipal, que fornecia parte da matéria-prima, os couros 'verdes', para transformação em solados, fornecidos à indústria calçadista. Este era o principal artigo fabricado por estes curtumes, além de 'vaquetas', 'sebos' e 'aparas', conforme Cadastro Industrial, 1974/75. Apesar da presença do matadouro, havia necessidade de fornecimento de matéria-prima do interior de São Paulo, para suprir a demanda das curtidoras da cidade.<sup>88</sup>

Em 1938, o Curtume Paulista muda de razão social para Curtume Cantúseo S/A. Nesta mesma data consta um projeto de ampliação, a cargo do Eng. H.N. Segurado. Em 1991 a empresa adquiriu área de 920 mil m<sup>2</sup> em Brotas, deslocando parte da produção. O intuito era transferir de Campinas as etapas de produção mais poluentes, por conta da pressão da prefeitura pelo controle dos despejos e pela consolidação da área de entorno como residencial. O levantamento feito nas reportagens de jornal aponta para diferentes datas de encerramento das atividades, em meados de 1990. Em 1999 a edificação é colocada à venda, já sem a atividade fabril característica (PEREIRA,1999). A partir de então há uma tentativa de negociação entre prefeitura e herdeiros em relação à doação do edifício à municipalidade em troca de perdão de dívidas, mas que não se efetivou (COSTA, 2004). Em 2008 é feito o pedido para abertura de estudo de tombamento dos remanescentes do Cantúseo junto ao Condepacc, que delibera

---

<sup>88</sup> A curtidora campineira também encontrava-se em atividade neste momento, e a chegada dos dois outros estabelecimentos tornou insuficiente o fornecimento de matéria prima apenas pelo Matadouro Municipal.

pelo tombamento de fachadas, volumetria da edificação original e espaços internos, em 2012. (Conforme Resolução nº 121 de 02 de abril de 2012).<sup>89</sup>

Já para o Curtume Firmino Costa não foi possível localizar dados referentes às suas edificações. Mantendo-se no local original, o conjunto aparenta ser heterogêneo em relação às datas de construção, por conta da utilização de diferentes materiais e técnicas construtivas. Os galpões indicados na imagem 44 são remanescentes dos originais, conforme comparação com fotografias históricas.<sup>90</sup>

A área, cortada pelo Córrego do Piçarrão, sempre foi problemática em relação às inundações. No ano de 1992 uma grande enchente atingiu o local, e com a inundação de galerias subterrâneas do Curtume Firmino Costa, parte das edificações cedeu, formando um pátio que originalmente não existia no conjunto. As obras de canalização do trecho foram concluídas apenas em 2002.

Desativado em 1996, o conjunto de edifícios pertencentes ao Curtume Firmino Costa foi desmembrado e reformado para posterior locação. Permanecem vazios os galpões originais e as estruturas dos galpões limítrofes à linha do trem. Não há qualquer tipo de proteção legal para o conjunto.<sup>91</sup>

O levantamento fotográfico a seguir ajuda a compreender o caso dos Curtumes da Vila Industrial. As imagens revelam sua inserção no contexto urbano e os registros fotográficos das suas fachadas, a situação atual do conjunto.

---

<sup>89</sup> É importante registrar que o Processo de Tombamento do Curtume Cantúseo, nº 008/2008 não se encontra disponível na sede do Condepacc, aparentemente está perdido. Mesmo formalizando a solicitação de consulta do mesmo, em novembro de 2014, até o presente momento não houve retorno do Conselho. A Resolução de tombamento pode ser consultada on line, por meio da biblioteca jurídica vinculada ao site do Condepacc - <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/86214> acesso em 12/02/2015.

<sup>90</sup> As fotografias históricas do Curtume Firmino Costa fazem parte do arquivo 'Curtume Brasil' e encontram-se disponíveis no arquivo Edgar Leuenroth.

<sup>91</sup> Consta informação de 1945 acerca de um conjunto habitacional construído para os operários da fábrica, porém não foi possível localizar outras informações.



- Legenda:
- Curtumes Cantúseo
  - Curtume Firmino Costa
  - Antiga Sorocabana/ VLT desativado
  - Av. Dr. Carlos de Campos
  - Córrego Piçarrão

**Imagem 43 - Curtumes Firmino Costa e Cantúseo - Inserção Urbana**

fonte da imagem: Google Earth data da imagem 16/08/2012- . Trabalho s/ imagem da autora, 2015



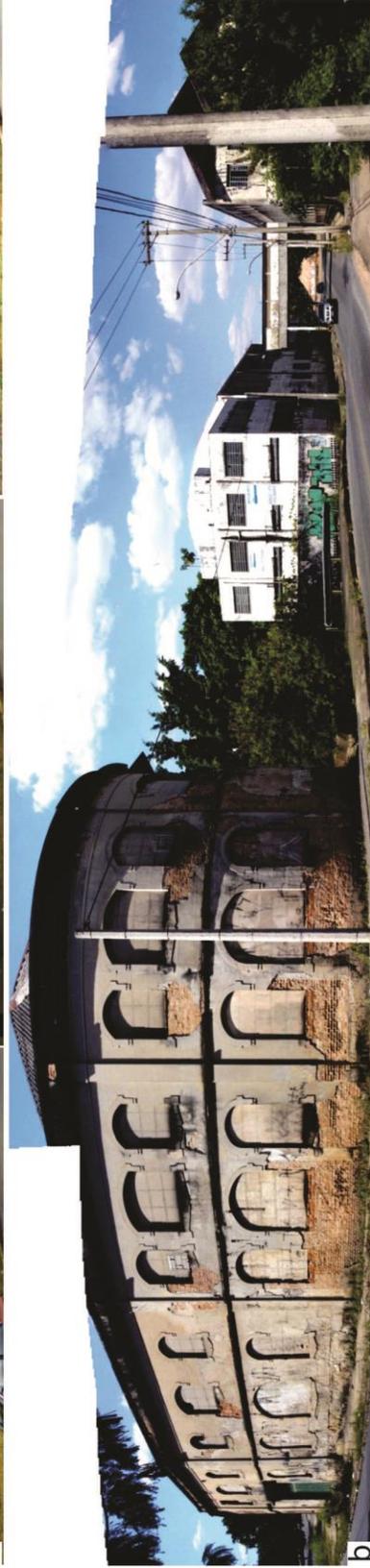
- Legenda:
- Curtumes Cantúseo
  - a- local de fundação (1911)
  - b- Edificação de 1938
  - Curtumes Firmino Costa
  - c- Galpões demolidos (1992)
  - d- locação original (1915)

**Imagem 44 - Cronologia Construtiva**

fonte da imagem: Google Earth data da imagem 16/08/2012- . Imagem tratada pela autora, 2015



Planta Chave Fotos

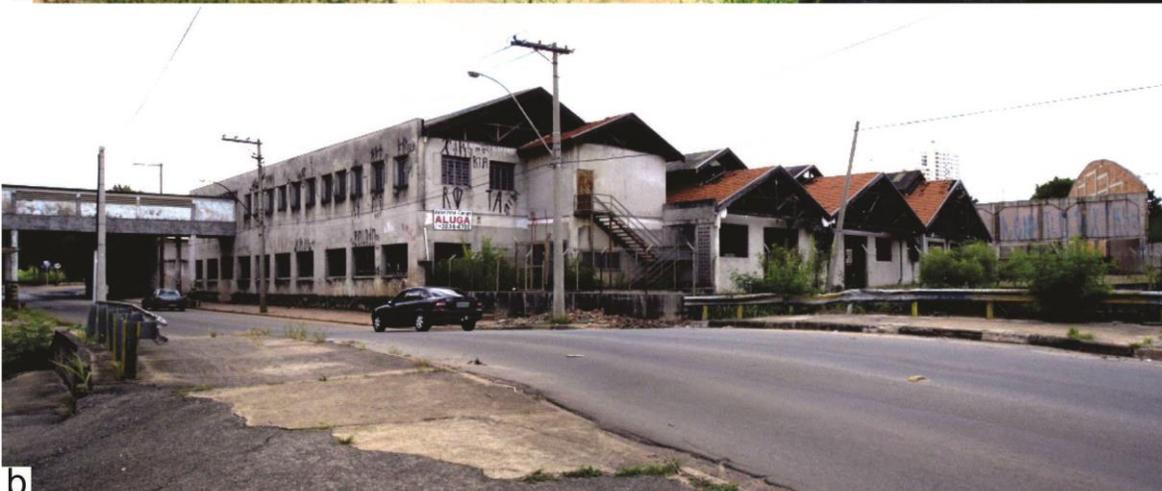


**Imagem 45 - Curtume Cantúseo - Fachadas**

fontos da autora, 2013- Imagem tratada pela autora, 2015

a. Sucessão de fachadas pela Av. Dr. Carlos de Campos (centro- bairro)

b. Fachada pela Av. Dr. Carlos de Campos (bairro-centro)



**Imagem 46 - Curtume Firmino Costa - fachadas**

fotos da autora: 2008, 2011 e 2013

a. Vista do conjunto - Córrego Piçarrão; b. Fachada Principal (esq.); c. Fachada Principal (dir.)

### 3.3.1.2. Questões Atuais

É datado de 1968 o projeto para formação do Jardim do Parque, na área não construída adjacente aos terrenos do Curtume Firmino Costa. Por conta do não andamento do processo, o projeto de abertura de uma avenida e dos loteamentos caducou.<sup>92</sup>

A partir do ano 2000, a municipalidade voltou seu olhar para estes edifícios esvaziados e principalmente para o grande vazio estrutural adjacente aos curtumes. Uma pesquisa nas reportagens do Jornal “Correio Popular” trás uma série de reportagens sobre demandas da população residente em relação a este vazio. Em 2004, a área foi declarada 'de interesse' pela prefeitura da cidade, que pretendia instalar um espaço de lazer e centro cultural nas estruturas existentes deixadas pelos Curtumes, mas não incluía claramente nenhum projeto de reativação. (CORREIO POPULAR, 12 de novembro de 2006). Estabeleceu-se uma comissão de assuntos especiais, responsável por avaliar as propostas em conjunto com os proprietários da área, mas que não obtiveram resultado significativo.

Acumulando dívidas de impostos e problemas devido a não adequação legal da propriedade da terra, a área permaneceu estagnada até os dias atuais. Vendida em 2007 a um grande grupo incorporador, as propostas para o vazio não estão totalmente definidas, mas deverá abrigar usos residenciais e comerciais, conforme reportagem do Correio Popular (CORREIO POPULAR, 11 de abril de 2008). Um destes trechos atualmente recebe a construção de edifícios residenciais de classe média. O terreno em frente ao Curtume Cantúseo, por sua vez, deverá receber também um novo empreendimento residencial.

Em 2008 foi aberto junto ao Condepacc, o estudo para tombamento do Curtume Cantúseo, e determinou-se em 2012 o tombamento da edificação original

---

<sup>92</sup> Conforme informações levantadas junto ao DIDC da prefeitura de Campinas, em junho de 2014.

e sua fachada, além das estruturas internas do subsolo e térreo, vestígios da atividade industrial. O Curtume Firmino Costa, a partir da sua desativação, foi desmembrado em três diferentes lotes, para aluguel. Atualmente, apenas um destes lotes encontra-se esvaziado, e a estrutura de seus galpões em ruínas.

Em relação ao empreendimento residencial que está em construção, conforme levantado no DIDC – Prefeitura de Campinas, a Construtora HM comprou a área negociada em 2008 e entrou com pedido de elaboração conjunta de Plano Urbanístico, em 2012, figura não regulamentada em lei municipal, portanto inválida. Houve uma “transformação” de gleba em lotes e que implicou em embargo das obras em andamento em parte da gleba, uma vez que foram ignoradas pelo empreendimento as diretrizes viárias estabelecidas pela prefeitura. A Promotoria de Justiça do Meio Ambiente questionou o empreendimento estar sendo implantado em Zona 18, de uso industrial, no mesmo ano. Além disso, o processo começou como o programa habitacional ‘Minha Casa, Minha Vida’ mas o empreendimento atual é voltado para classe média. Deverá haver, para adequação destas questões, um Termo de Ajuste de Conduta a ser firmado pela construtora, para adequação do projeto da área aos interesses previamente colocados pela administração pública.



**Imagem 47 - Curtume Cantúseo - Tombamento**

fonte da imagem: Google Earth data da imagem 16/08/2012- . Imagem tratada pela autora, 2015



**Imagem 48 - Curtumes Cantúseo e Firmino Costa - Lotes em transformação de uso**

fonte da imagem: Google Earth data da imagem 16/08/2012- . Imagem tratada pela autora, 2015  
 ab;c - lotes a verticalizar - residencial de médio padrão



**Imagem 49 - Curtumes Cantúseo e Firmino Costa - Lotes em transformação de uso**

fonte da imagem: Google Earth data da imagem 16/08/2012- . Imagem tratada pela autora, 2015  
 ab;c - lotes a verticalizar - residencial de médio padrão

### **3.3.2. Vila Itapura – Chapéus Cury**

#### **3.3.2.1. Contexto Urbano**

Conforme apresentado no primeiro capítulo deste trabalho, em que foram exploradas as transformações urbanas sofridas por Campinas no final do século XIX, é neste período que começam a se diferenciar os bairros campineiros para além da área central da cidade.

O crescimento da cidade no eixo Guanabara/Vila Itapura se deu com o loteamento das antigas chácaras do bairro - a Chácara Chapadão e Santa Genebra. Esta ocupação seria incrementada pela abertura da Av. Barão de Itapura (1886) que, assim como o eixo ferroviário da Mogiana e a estação Guanabara (1891), foram os estruturadores do desenho urbano do bairro. O uso do solo pioneiro na região seria o institucional, com a instalação do Instituto Agrônomo de Campinas, em 1887, seguido pela posterior instalação industrial das Companhias Mac Hardy, Chapéus Cury, Valbert e Godoy entre outras indústrias que seguiriam este vetor de instalação ferroviária. Como eixos estruturadores do desenho urbano existente, podemos identificar ainda o limite inferior dado pela implantação do Canal do Saneamento, cujas obras foram iniciadas em 1886.

A ocupação característica de usos industriais e institucionais seria modificada a partir das primeiras décadas do século XX. Com a forte atuação do mercado imobiliário, a área foi subdividida em mais de dez loteamentos particulares. (SCARABELLI, 2004:45). Segundo Scarabelli, temos no ano de 1924 aprovados o Plano de arruamento dos terrenos de Rossi, Borghi e Cia e o Plano de Arruamento da Vila Itapura, de propriedade de Borghi e Filho. Em 1928 é aprovado o loteamento e arruamento do Jardim Guanabara, a cargo da São Paulo Land & Cia, dentre aqueles mais importantes. Conforme afirma Badaró, até o

início da década de 1930 inúmeros bairros seriam arruados, entre eles o Jardim Guanabara. (1996:109).

Entre 1914 e 1915, instalou-se no local o campo de treinamentos do clube Guarani, o Stadium Guarani F.C.<sup>93</sup> A primeira indústria do bairro teria sido a Valbert e Godoy, de fabricação de elásticos, já em 1921. A Chapéus Cury foi definitivamente transferida ao bairro já em 1923. Todavia, com a atuação da iniciativa privada na abertura destes novos loteamentos, a partir de 1924, sua ocupação foi restrita pela legislação municipal ao uso residencial. Restrição esta que vinha ao encontro dos interesses dos loteadores particulares, que buscavam restringir a ocupação industrial para valorizar seus lotes enquanto local de residência de uma burguesia. São alteradas inclusive as tipologias construtivas residenciais, que obedeciam agora a recuos frontais e laterais, em contraposição às ocupações mais antigas do bairro, realizadas na testada do lote (Idem:49). Badaró coloca que é em torno de 1950 que há maior adensamento da Vila Itapura, interrompendo assim a implantação industrial característica de sua ocupação. A presença de palacetes residenciais que vão tomando o bairro é um novo modelo de moradia salubre e nobre, uma contraposição às antigas residências que mantinham estreita relação com a rua, demonstrando ainda a diferenciação dos espaços da cidade para a ocupação de determinadas classes.

“o Guanabara ultrapassa a linha da Mogiana ocupando de um lado os jardins projetados pela *San Paulo Land & Company Limited*, na década de 20 e, de outro, no entroncamento com a E.F. Funilense, sediando novas instalações industriais que caracterizaram a Vila Nova” (BADARÓ, 1996:109)

---

<sup>93</sup> Conforme informações do clube, o espaço teria sido para treinamento pelos herdeiros do Barão de Itapura, entre os anos de 1914 e 1915. O local seria negociado apenas em 1922, tendo o clube utilizado essas dependências até 1953, quando se deslocou ao novo estádio do Brinco de Ouro da Princesa. Fonte: [guaranifc.com.br/site/pastinho](http://guaranifc.com.br/site/pastinho). Último acesso em 04/setembro/2014.

Esta área sofreria, portanto, no final do século XIX, grande transformação que marcaria a passagem de um espaço ruralizado a um espaço urbano, em que a ocupação industrial acompanhou o eixo estruturador dos trilhos da ferrovia e se deu concomitantemente com o uso residencial, naquele que se consolidaria como característico do bairro. Embora o eixo ferroviário tenha sido um dos estruturadores e indutores de crescimento e ocupação do local, verifica-se que a consolidação deste trecho da cidade seria realizado em consequência da atuação do capital imobiliário privado, responsável pela definição das suas características formais (alta classe, uso residencial). Sua consolidação enquanto residencial se daria apenas após 1930.



**Imagem 50 - Estruturadores urbanos**  
**Eixo Guanabara | Vila Itapura**  
fonte da imagem: google earth, data da  
imagem 16/08/2012. Imagem tratada  
pela autora

Legenda: Eixos Férreos -----  
Eixos Viários -----  
Locais de Interesse

a - Ramal Férreo Sorocabana, b-  
Ramal Férreo Mogiana

A - Av. Andrade Neves; B - Av. Barão de  
Itapura; C- Av. Orosimbo Maia; D- Av.  
José Paulino

1. Pátio Central 2. Pátio Mogiana/  
Estação Guanabara 3. Chapéus Cury

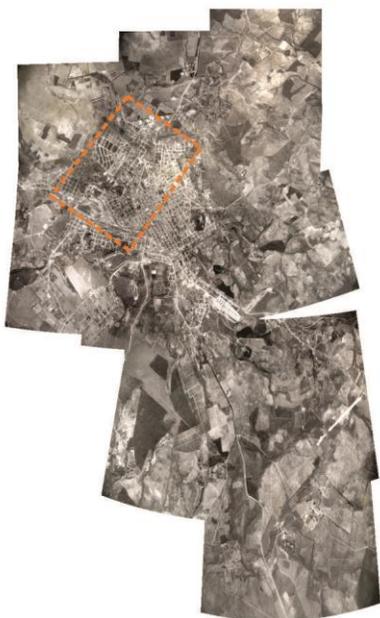




**Imagem 51 - Estruturadores Urbanos Eixo Guanabara - Mapas Históricos de 1900, 1916 e 1929**  
 fonte da imagem: Cartografia Histórica, Base da Sanasa, 2003. Imagem tratada pela autora, 2014 (\*para efeito de comparação o mapa de 1916 foi rotacionado)

Legenda - a; b; c: Mapas chave recorte

- 1875 - Abertura do Ramal Férreo Mogiana; 1886 - Abertura da Av. Barão de Itapura;
- 1886 - Canal do Saneamento; 1887 - Instalação do Instituto Agrônômico
- 1888 - Primeira edificação na altura da linha férrea no pátio Guanabara
- 1891 a 1893 - Iniciativa e obra para construção da Estação de Cargas no bairro do Guanabara
- s/d - Prolongamento da Rua José Paulino
- 1916 - Instalação do Stadium Guarani F.C.; 1920 - Instalação Fábrica Chapéus Cury
- 1921 - Instalação da Fábrica de Elásticos Valbert e Godoy
- 1924 - Aprovação dos loteamentos Jd Guanabara e Vila Itapura



**Imagem 52 - Evolução Ocupação - Eixo Guanabara / Vila Itapura**

**Fotomontagem a partir da aerofotogrametria, 1940**

fonte da imagem: Arquivo DICC - . Imagem tratada pela autora, 2014

Legenda: Nota-se como o entre-eixos dados pelas avenidas e ferrovias foram sendo consolidados. Aqui percebe-se a abertura de novos eixos como a Av. Brasil e a abertura dos loteamentos Vila Itapura e Guanabara, ainda pouco ocupados.



**Imagem 53 - Evolução Ocupação - Eixo Guanabara/ Vila Itapura**  
**Fotomontagem a partir da aerofotogrametria, 1960**  
fonte da imagem: Arquivo DICC - . Imagem tratada pela autora, 2014

A fim de localizar temporalmente a iniciativa de implantação da Chapéus Cury no contexto econômico da atividade chapeleira, retomaremos a análise desta categoria proposta por Suzigan (2000). Segundo Suzigan este segmento foi o ramo de transformação industrial que precedeu os demais, com pequeno número de estabelecimentos. (2000:177) A baixa mecanização que envolvia o processo de fabricação dos chapéus garantia pouco capital de investimento, além da estabilidade da mão de obra empregada. As matérias primas e suprimentos necessários para a produção eram importados em grande parte, tanto em relação ao maquinário, quanto aos insumos para a fabricação de feltro que “inicialmente trazidos do Sul e do Uruguai seriam mais tarde substituídos por pelo de coelho importado da Europa” (Idem:178).

A primeira fábrica de chapéus brasileira começou a operar no Rio de Janeiro em 1825. A produção chapeleira se desenvolveria a partir de políticas de proteção tarifária, com o aumento dos preços de produtos importados e subsídios governamentais a partir de 1840. O ciclo de desenvolvimento deste segmento ocorreria até 1870<sup>94</sup>, com aumento considerável de número de estabelecimentos produtores. A partir desta data, porém, a produção decresceria acompanhando a economia e a mudança de moda que introduziu os chapéus de lã, ainda não fabricados no país. Assim, como as fábricas não estavam preparadas para atender à demanda de chapéus altos e duros de lã e de feltro, e como a adequação da produção não era imediata, a demanda dirigiu-se à compra de chapéus importados.

A categoria de industriais ligados à produção de chapéus seria de enorme importância por ter se constituído a primeira a se organizar formalmente frente à crise de 1870, demandando ao poder público proteção em relação à entrada de produtos estrangeiros. Em 1880 seria constituída, a partir desta experiência, a primeira associação industrial, que experimentou crescimento a partir das novas tendências protecionistas. (SUZIGAN, 2000:183).

---

<sup>94</sup> Conforme afirma Suzigan (2000:182) em 1852 eram 21 fábricas de chapéus, número que passou a 39 no ano de 1877.

“No fim do século, a indústria de fabricação de Chapéus poderia satisfazer quase inteiramente a demanda por chapéus de lã comuns e cerca de 80 a 90% da demanda por chapéus moles de feltro de pêlo. Apenas a demanda por chapéus duros, que era um comércio relativamente pequeno ainda era na maior parte satisfeita por importações.” (SUZIGAN, 2000:185).

Com a elevação de renda observada a partir de 1920, a produção atingiu seu auge, em 1923 (SUZIGAN:2000,186). Seguindo esta tendência de alta produção, é nesta década que é implantada a fábrica de Chapéus Cury em Campinas. No caso campineiro, por sua vez, a primeira fábrica de chapéus data de 1857, “Bierrembach e Irmão”. Entre 1872 e 1901 funcionaria a “Fábrica de Chapéus Hempel” e de 1879 a 1891, a “Chapelaria João Ziegleder”. Entre 1901 e 1920 não foi possível identificar outras iniciativas, embora conste que Vicente Cury, o fundador da “Chapéus Cury” tenha adquirido um estabelecimento de fabricação de chapéus, de propriedade de Francisco Kohn, cuja falência teria sido decretada em 1916. (CAMARGO, 1996).

Sobre o percurso produtivo da Fábrica de Chapéus Cury, esta foi fundada no ano de 1920, sob o nome “Vicente Cury & Cia”. Nos levantamentos realizados nas fichas cadastrais da prefeitura e com o cruzamento das reportagens de jornal levantadas, fica claro que o local onde originalmente foram iniciadas as atividades não estava localizado no Guanabara, mas há uma divergência entre estes. Três localizações distintas aparecem como sendo os originais: R. Visconde de Rio Branco, R. Luzitania e R. Alberto Salles. A migração para o local atual teria ocorrido em 1923, data de construção do primeiro barracão no local. Esta hipótese é corroborada pela presença de duas edificações, representadas tanto no mapa da cidade de 1929 quanto na planta de aprovação do loteamento da Vila Itapura, em 1924.

Até 1950 a fábrica foi expandida com a construção de novos galpões, já em 1925, como de uma estufa para secagem de chapéus, em 1927. Não foram encontradas informações acerca dos arquitetos, engenheiros ou construtores envolvidos nestas reformas.

Uma nova ampliação ocorre em 1932, sob a responsabilidade do Eng. Luiz Torroni Pitta. Em 1936 foi construída sua chaminé, a cargo do Eng. A.B. Garnier, e dois anos mais tarde um segundo edifício anexo, projeto do engenheiro Hoche Neger Segurado. Na década seguinte, a fábrica continua sua expansão, com a aquisição do prédio vizinho de três pavimentos e com a construção de casas para seus empregados, conhecida como Vila Miguel Cury. Uma nova expansão do espaço físico da fábrica só aconteceria em 1999, para readequação da produção e beneficiamento de pelos nas cidades vizinhas de Betel e Paulínia.<sup>95</sup>

A recém estabelecida “Vicente Cury & Cia” seria transformada em “Chapéus Vicente Cury S/A” a partir da sociedade com Salim Elias Zakia e José Elias Zakia. Outra importante modificação seria na década de 1960 com a ramificação do grupo em empresas diversas como refrigerantes, tintura e agropecuária. Um novo impulso produtivo seria dado no início dos anos 2000 com a abertura de um novo segmento, uma linha de roupas “Just Blue”. Em 2011 o grupo teria feito uma fusão com a Dorfman Pacific para distribuição de seus chapéus com foco na exportação para novos países.

De início a fábrica confeccionava carapuças de feltro para chapéus masculinos, modelos sociais e de campo. A produção era quase artesanal com o emprego de poucas máquinas. O primeiro dado referente ao volume produtivo aparece somente na década de 1930, de 200 mil chapéus/ano, alcançando seu auge entre as décadas de 1950 e 1960, com 600 mil chapéus/ano. Os últimos dados são de 2002, com produção de 20 a 25 mil chapéus/mês. A fábrica teria

---

<sup>95</sup> Na reportagem de 13/fev de 1999 do Correio Popular de Campinas, é citada a transferência da fábrica para Jaguariúna, mas em nenhuma outra bibliografia consultada este dado é apresentado.

encerrado sua atividade em 2013, e estaria atualmente trabalhando com a comercialização de produtos em estoque.

O levantamento fotográfico a seguir apresenta o caso da Vila Itapura e da Fábrica de Chapéus Cury. O objetivo foi explorar graficamente a inserção fabril no contexto urbano, registrando também a situação atual do conjunto.



**Imagem 54 - Planta de Aprovação - Loteamento da Vila Itapura, 1924**

fonte da imagem: Arquivo DICC - . Imagem tratada pela autora, 2014

Legenda: Em destaque a quadra da fábrica de Chapéus Cury, onde estão representadas duas edificações na esquina e testada do lote, correspondentes aos primeiros galpões da fábrica.

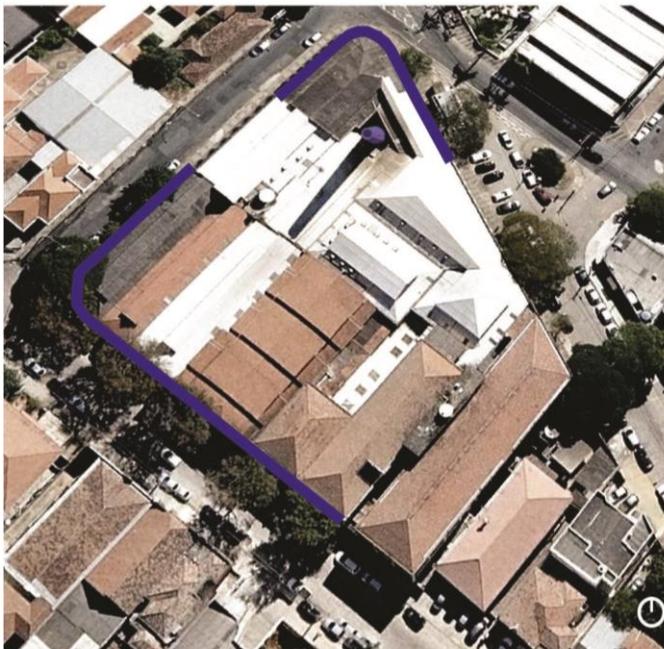


**Imagem 55 - Fábrica de Chapéus Cury - Cronologia Construtiva**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 16/08/2012. Imagem tratada pela autora

fonte das informações: fichas informativas cadastrais e hemeroteca, em anexo cap. 3

Legenda: a- Galpões originais, anteriores a 1924; chaminé, 1936; edifício de 3 pav. 1947. Sobre o restante das edificações não foi possível levantar as datas de construção.



**Imagem 56 - Fábrica de Chapéus Cury - Elementos tombados**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 16/08/2012. Fonte informações: Processo de Tombamento nº003/1994. Imagem tratada pela autora

Legenda: trechos tombados em azul - parcial das fachadas e chaminé.



**Imagem 57 - Fábrica de Chapéus Cury - inserção urbana**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 16/08/2012. Imagem tratada pela autora

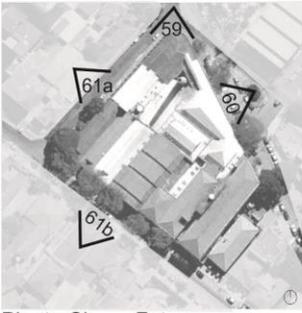
Legenda: a- R. Barão Geraldo de Rezende; b- Av. Barão de Itapura; c - Rua José Paulino  
■ Lote - Fábrica de Chapéus Cury



**Imagem 58 - Guanabara - Lotes Verticalizados | A verticalizar de 2010 a 2014**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 16/08/2012. Imagem tratada pela autora

Legenda: 1. Av. Barão de Itapura, 2. R. Barão Geraldo de Rezende, 3. R. Alberto Sales, 4. R. José Paulino; a. Fábrica de Chapéus Cury ; b. Edifício Comercial (2012); c. Edifício Residencial (2012); d. Edifício Residencial (entr. 2016); e. Edifício de serviços, em comercialização.



Planta Chave Fotos



Imagem 59 - Fábrica de Chapéus Cury - Fachada Esquina R. José Paulino x Dr. Alberto Sales  
foto da autora, 2013. Imagem tratada pela autora



**Imagem 60 - Fábrika de Chapéus Cury - a.** Fachada a R. José Paulino  
foto da autora, 2013. Imagem tratada pela autora



Imagem 61 - Fábrica de Chapéus Cury - a. Fachada a R. Dr. Alberto Sales ;  
b. Fachada a R. Barão Geraldo de Rezende  
foto da autora, 2013. Imagem tratada pela autora.



### **3.3.2.2. Questões atuais**

O edifício atualmente encontra-se parcialmente protegido pelo tombamento de fachadas e chaminé, numa interessante discussão documentada no processo de tombamento que expõe a dificuldade do reconhecimento dos remanescentes industriais enquanto patrimônio.

Com o recente fechamento e migração da fábrica, há uma possibilidade de surgimento de um novo empreendimento no local, que pouco considere a edificação existente, respeitando-se os tombamentos das fachadas e chaminés, e comprometendo maquinário e documentos que o edifício possa abrigar, para além de outros aspectos imateriais não registrados. Nos últimos anos, se observarmos apenas a quadra vizinha a este edifício, temos quatro empreendimentos de grande porte que tomaram o lugar das antigas residências. À frente da fábrica tombada foi lançado um edifício comercial, e nos lotes de fundo deste, dois novos empreendimentos residenciais de alto padrão, em construção e outro em entrega, obedecendo a tendência do mercado em oferecer apartamentos menores (um e dois dormitórios). Na esquina com a Av. Barão de Itapura há um novo empreendimento do tipo hoteleiro que deverá ser construído no próximo ano. Conforme situação abaixo:



**Imagem 62 - Vila Itapura - Lotes Verticalizados | A verticalizar de 2010 a 2014**  
fotos da autora, 2015

Legenda: a. À esq. loja Cury, vizinha ao edifício; à dir. nova edificação comercial  
b. Empreendimento hoteleiro, esquina da Av. Barão de Itapura e Barão Geraldo de Resende. Ver. detalhe da chaminé tombada ao fundo do lote



**Imagem 63 - Vila Itapura - Lotes Verticalizados | A verticalizar de 2010 a 2014**  
fotos da autora, 2015

- Legenda: a. À esq. edifício comercial e residencial (2012)  
b. À esq. loja Cury, vizinha ao edifício; à dir. novas edificações  
c. À esq. edifício em construção 'stage'; à dir. fachada tombada da Fábrica Cury



### 3.3.3. Jardim Proença - Swift

#### 3.3.3.1. Contexto Urbano

O bairro conhecido como Swift foi um desmembramento da antiga Chácara do Paraíso, contígua ao centro da cidade de Campinas. Conforme minucioso levantamento realizado em Santos (2002), a área manteve-se como fazenda até o início do século XX, quando começou a ser loteada. Santos utiliza-se deste exemplo para ilustrar o processo de transformação do espaço da cidade enquanto mercadoria, uma vez que as propriedades rurais eram passadas entre as famílias por heranças e dotes. A longa crise econômica atrelada à economia cafeeira marcou o declínio da antiga Chácara do Proença, até então produtora de café. Segundo o autor, o início do parcelamento da fazenda, cujos impedimentos jurídicos entravaram até 1905, simbolizaria antecipadamente a futura especulação imobiliária ocorrida com a propriedade, que seria totalmente loteada e ocupada até 1960. (SANTOS, 2002: 118;224)<sup>96</sup>

Este eixo leste da cidade começaria a se diferenciar do núcleo central ainda no final do século XIX, marcado profundamente pela transferência dos cemitérios da Vila Industrial para formação do Cemitério da Saudade, em 1880, e pelo eixo ferroviário da Companhia Paulista. Assim como o bairro da Vila Industrial, os limites da linha do trem ofereceriam marcos simbólicos de segregação daqueles equipamentos que se queria fora da urbanidade pretendida pela cidade, local de implantação ainda de dois hospitais, sendo um deles o Hospital de Isolamento.

A linha da Companhia Paulista, contava, em 1893, com um pequeno posto telegráfico, que posteriormente avançaria ao km 40, em 1938, para o

---

<sup>96</sup> Sobre o desmembramento e loteamento da Chácara Paraíso, Santos dedica os capítulos 2 e 3 de *Campinas, das origens ao futuro*.

atendimento das incipientes indústrias que se instalariam na área. A Swift do Brasil seria a primeira, com início das atividades em 1938, seguida anos mais tarde pela Matarazzo, em 1943 (VICHNEWSKI: 2004:241) e pela Duratex.

Já no mapa histórico de 1900 é representada uma pequena ocupação da área entre os trilhos do trem e a estrada para São Paulo, nomeada como Ponte Preta. Não está representado o Cemitério da Saudade. O mapa de 1916, por sua vez, traz o desenho do cemitério municipal, com o esboço de algumas das travessas do bairro, nomeado como Fundão. Neste mapa, é importante notar que este equipamento é considerado um dos limites da cidade, correspondendo ao traçado do 4º perímetro urbano de Campinas. A imagem aérea de 1940 demonstra a baixa ocupação dos lotes da região, trazendo ainda, como um dos limites da urbanização da cidade, a fábrica da Swift. Posterior à linha da Companhia Paulista neste trecho encontra-se a gleba remanescente da antiga Chácara Paraíso, que serão loteadas a partir de 1945 (SANTOS, 2002:300), com ocupação consolidada na década de 1960.

A implantação da antiga fábrica do Swift influenciou o desenvolvimento do bairro, sendo importante fator de indução da instalação de outras fábricas neste mesmo perímetro, como a Matarazzo e mais tarde a Duratex.

“Em alguns ramos industriais específicos, a necessidade de extensas áreas repercutiu diretamente no parcelamento do solo urbano com a delimitação de grandes lotes e a conseqüente ordenação do sistema viário que acaba por contornar extensas e compactas parcelas urbanas” (RUFINONI, 2009: 182).

No caso da Swift, por exemplo, fica claro como a ocupação industrial foi indutora do desenho viário. A abertura da via que corta o lote original seria aberta

apenas no ano 2000 como demanda das novas atividades que se instalaram ali. De qualquer forma, diferente do que ocorreu com o restante da cidade, a ocupação do eixo leste de Campinas seria induzido principalmente pela instalação deste primeiro núcleo industrial, que foi o responsável pela expansão das infraestruturas urbanas como transporte e eixos viários que marcaram profundamente o desenho urbano do bairro.



**Imagem 64 - Estruturadores urbanos  
Jd. Proença - Swift**

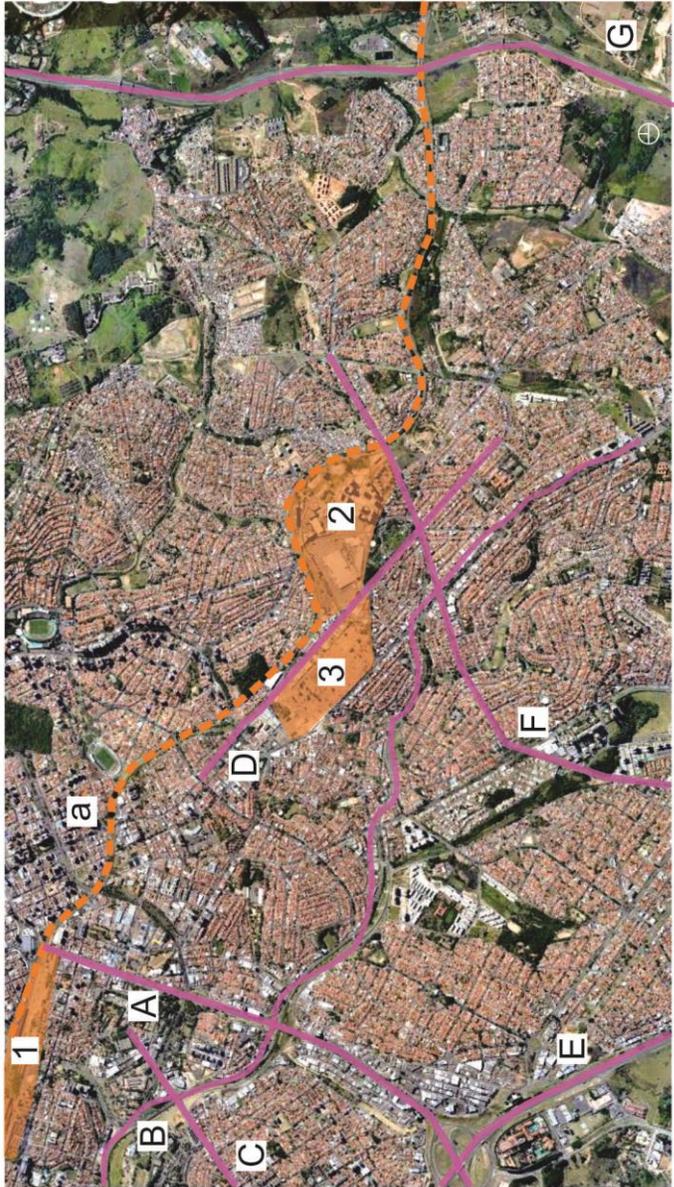
fonte da imagem: google earth, data da  
imagem 16/08/2012. Imagem tratada pela  
autora

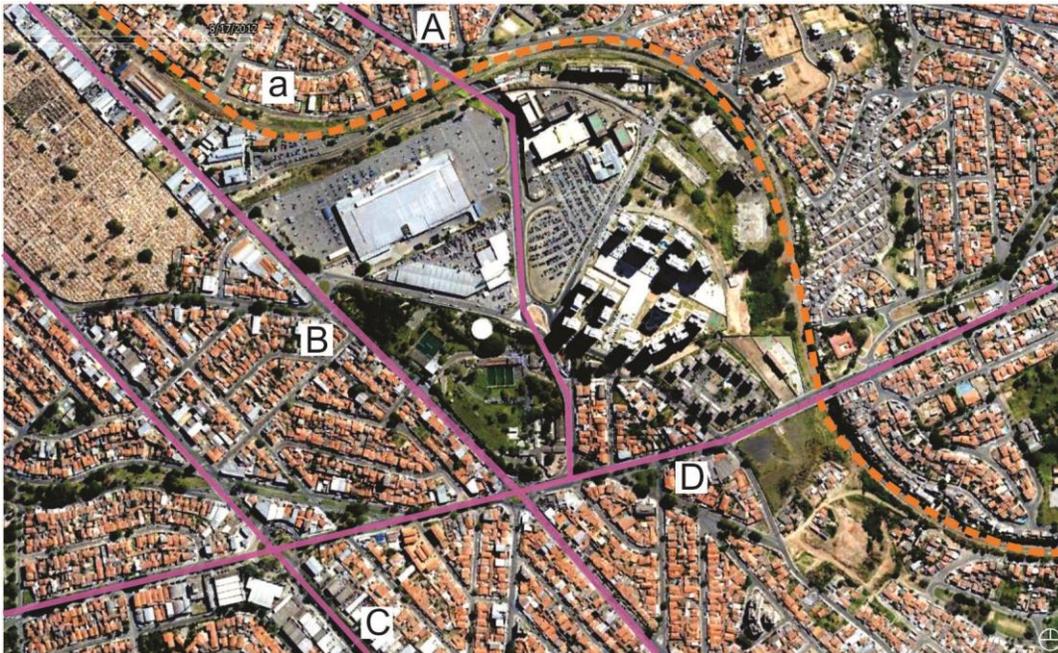
Legenda: Eixos Férreos   
Eixos Viários   
Locais de Interesse 

a - Ramal Férreo Paulista

A - Av. João Jorge; B - Av. Celso Silva  
Resende Sp091 Cps Valinhos; C- Av. das  
Amoreiras; D- Av. da Abolição; E -  
Rodovia Anhanguera; F - Av. Jorge  
Tibiriça; G - Rodovia Magalhães Teixeira  
(anel viário)

1. Pátio Central 2. Swift 3. Cemitério da  
saúde





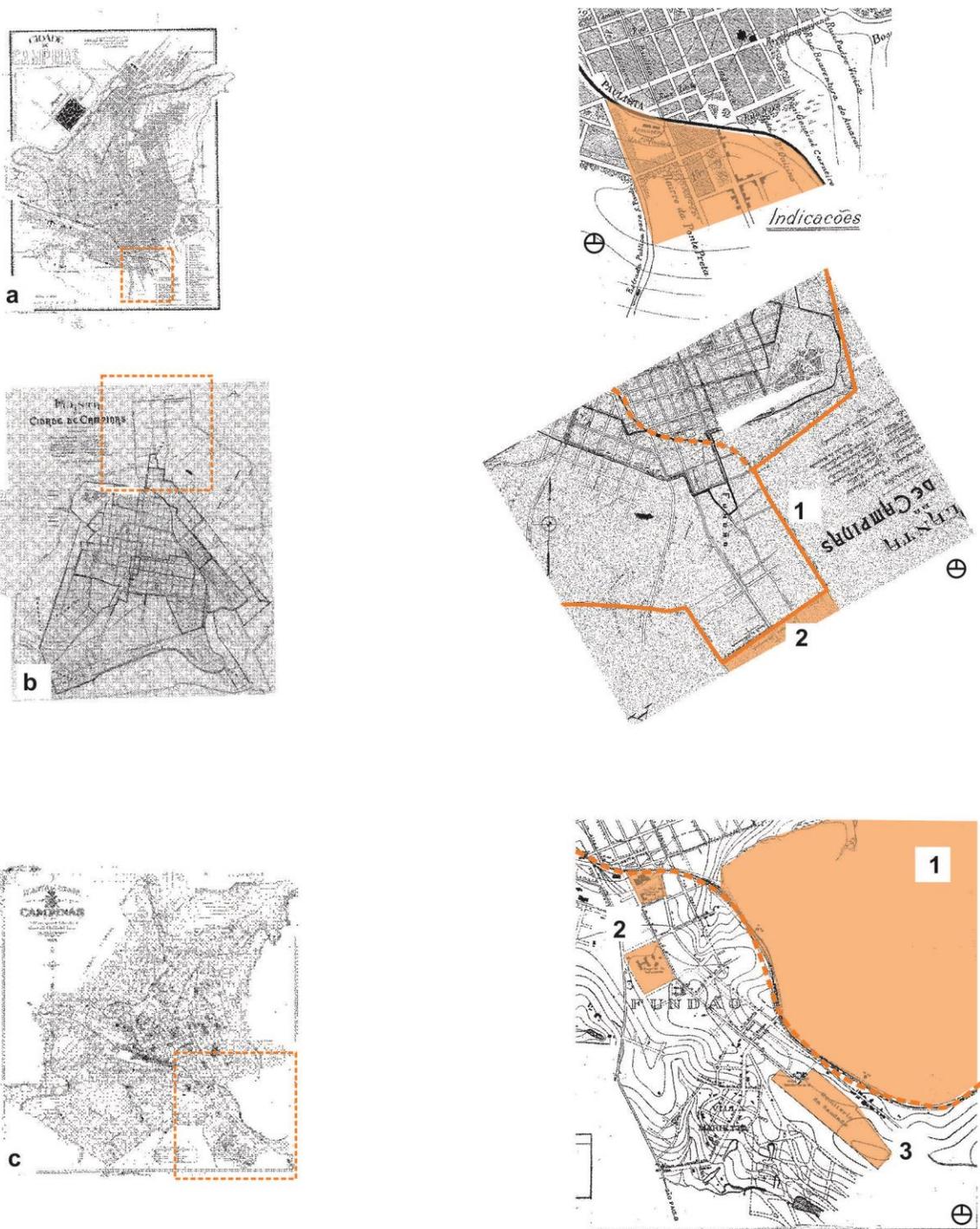
**Imagem 65 - Estruturadores urbanos Jardim Proença - Swift**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 16/08/2012. Imagem tratada pela autora

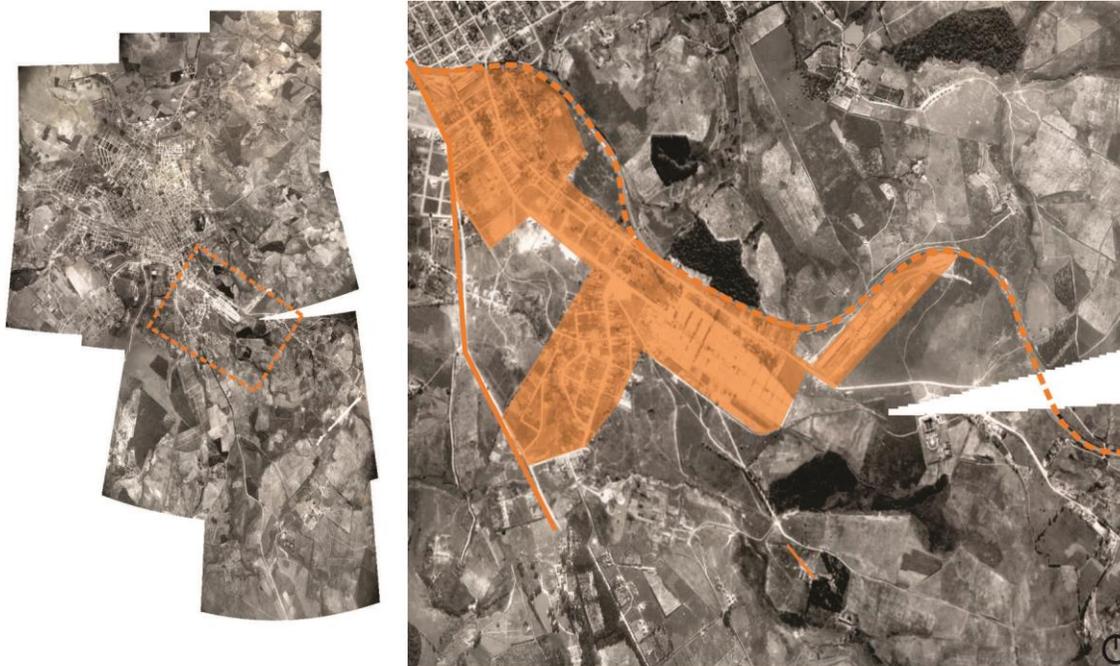
Legenda: Eixos Férreos -----  
Eixos Viários —————

a - Ramal Férreo Paulista

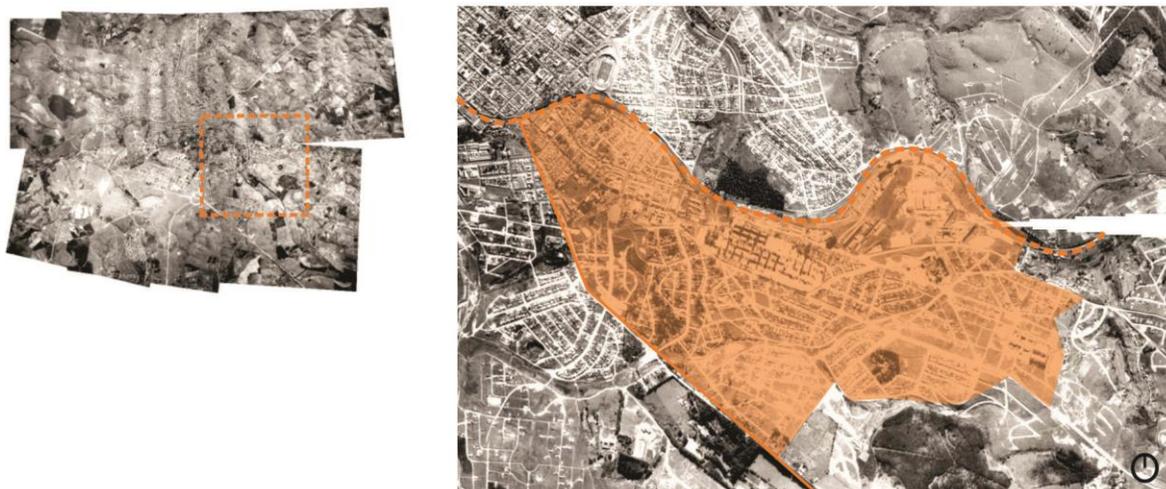
A - Av. Comendador Enzo Ferrari; B- Av. da Abolição; C - Av. Celso Silva Resende SP091 Cps Valinhos; D - Av. Jorge Tibiriça;



**Imagem 66 - Estruturadores Urbanos Jd Proença Swift - Mapas Históricos de 1900, 1916 e 1929**  
 fonte da imagem: Cartografia Histórica, Base da Sanasa, 2003. Imagem tratada pela autora, 2014 (\*para efeito de comparação o mapa de 1916 foi rotacionado)  
 Legenda - a; b; c: Mapas chave recorte  
 a - indicação 15 - Caixa D'água  
 b - 01 - 4º perímetro urbano; 02 - Cemitério da Saudade  
 c - 01 - Remanescente da Chácara Paraíso; 02 - Hospitais; 03 - Cemitério da Saudade



**Imagem 67 - Evolução Ocupação - Jd. Proença - Swift**  
**Fotomontagem a partir da aerofotogrametria, 1940**  
fonte da imagem: Arquivo DICC - . Trabalho s/ imagem da autora, 2015



**Imagem 68 - Evolução Ocupação - Jd. Proença - Swift**  
**Fotomontagem a partir da aerofotogrametria, 1960**  
fonte da imagem: Arquivo DICC - . Imagem tratada pela autora, 2015



**Imagem 69 - Consolidação da Ocupação - Jd. Proença - Swift**  
**Fotomontagem a partir da aerofotogrametria, 1982**

fonte da imagem: Arquivo DICC - . Imagem tratada pela autora, 2015



**Imagem 70 - Transformação de Uso e Ocupação - Jd. Proença - Swift**  
**Fotomontagem a partir da aerofotogrametria, 1994**

fonte da imagem: Arquivo DICC - . Imagem tratada pela autora, 2015

Legenda: Nesta imagem é possível perceber a transformação de uso pelo qual passou a área. Um supermercado Extra foi instalado em 1991, sem levar em consideração a tipologia construtiva da antiga fábrica. Manteve-se um fragmento do conjunto original, que foi transformado nesta mesma década, em uma unidade da Universidade Paulista. Verifica-se também a construção de um condomínio vertical às margens da Av. Jorge Tibiriçá.

Ao discorrer sobre a industrialização brasileira, Suzigan (2000) identifica que as indústrias de óleos vegetais podem ser entendidas como uma diversificação do investimento industrial para além daqueles diretamente relacionados a uma economia agrícola exportadora. Características de uma industrialização num momento de transição para uma economia industrial, consolidada na década de 1950. A Swift de Campinas especializou-se na fabricação de óleo de caroço de algodão, especialmente voltados para o mercado externo. No caso da companhia, havia participação considerável de capital estrangeiro, também uma característica apresentada após 1914.

“As indústrias que começaram a se desenvolver a partir da Primeira Guerra Mundial têm características diferentes das que desenvolveram anteriormente. Elas representam o início do investimento industrial e também da transição para um sistema econômico dominado pelo capital industrial” (SUZIGAN, 2000:261)

O cultivo do algodão já era uma atividade tradicional brasileira em meados do século XIX, conforme afirmam Semeghini (1991) e Suzigan (2000). A fabricação de óleos vegetais utilizando esta matéria prima era exportada e, por conta da dificuldade no transporte para exportação, a primeira fábrica data de 1870, na cidade do Rio de Janeiro (SUZIGAN, 2000:335). Apenas em 1900 que se estabeleceram as primeiras fábricas de óleo de algodão grandes e bem equipadas. (Idem:335). O óleo obtido destinava-se à fabricação de sabão, com pequena parte destinada na composição de banhas ou para fins culinários, com preço bastante competitivo, dado a oferta das grandes fábricas do país. A produção progrediria durante e após a primeira guerra, que estimulou a produção interna de óleos vegetais em geral. Novo impulso foi dado na década de 1920, com os incentivos governamentais, concedendo inclusive empréstimos às empresas. (Ibidem:339-340).

Com o declínio da importância econômica da cultura do café, Campinas experimentou uma diversificação agrícola baseada, sobretudo, nas pesquisas com algodão provenientes do Instituto Agrônomo de Campinas (IAC). Conforme coloca Negri, o algodão paulista seria sustentado pelos altos preços praticados pelo governo americano, aliados ainda às brechas no mercado internacional, que permitiu exportação para Japão, Alemanha e Itália, e ao crescimento da indústria de óleos vegetais.

“Além dos incentivos do governo federal, foi iniciado um programa de pesquisas pelo governo do estado de São Paulo, na década de 1920, com o fim de melhorar a qualidade do algodão produzido no Estado. O objetivo principal era produzir um algodão, de fibra mais longa, que pudesse obter melhores preços e maior demanda no mercado internacional. O programa foi executado por um novo departamento, dedicado ao algodão, criado no Instituto Agrônomo de Campinas, e consistia essencialmente na seleção e distribuição de sementes de algodão” (SUZIGAN,2000: 340)

Desta forma, a década seguinte seria de grande expansão do cultivo e instalação de indústrias de processamento de óleo de algodão, constituindo nesta década o principal produto base de exportação do estado. A expansão do cultivo de algodão pelo estado de São Paulo, onde seu cultivo substituiu em parte a agricultura cafeeira, influenciou descentralização e desconcentração de determinadas empresas da capital:

“(…) a Anderson Clayton, a Matarazzo, a Sociedade Nacional exportadora em 1934/1935, a Swift do Brasil S.A e a Indústria Votorantin, que, em 1937/1938, instalaram no município de Campinas grandes unidades produtoras de óleo de caroço de algodão, montaram importantes unidades de beneficiamento de algodão em Presidente Prudente” (NEGRI, 1996:86).

A Swift do Brasil seria instalada em 1938, acompanhada pela instalação das indústrias Matarazzo, que mantinham atividades correlatas em lotes vizinhos. No caso da Swift sua venda foi posteriormente negociada para o grupo de indústria química Henkel, em 1972. A saída do grupo da cidade possibilitou a negociação do amplo terreno, pertencente originalmente a fábrica, com posterior adequação do edifício para um supermercado e estacionamento, e o restante seria readequado para instalação da unidade da Universidade Paulista, em meados de 1990.

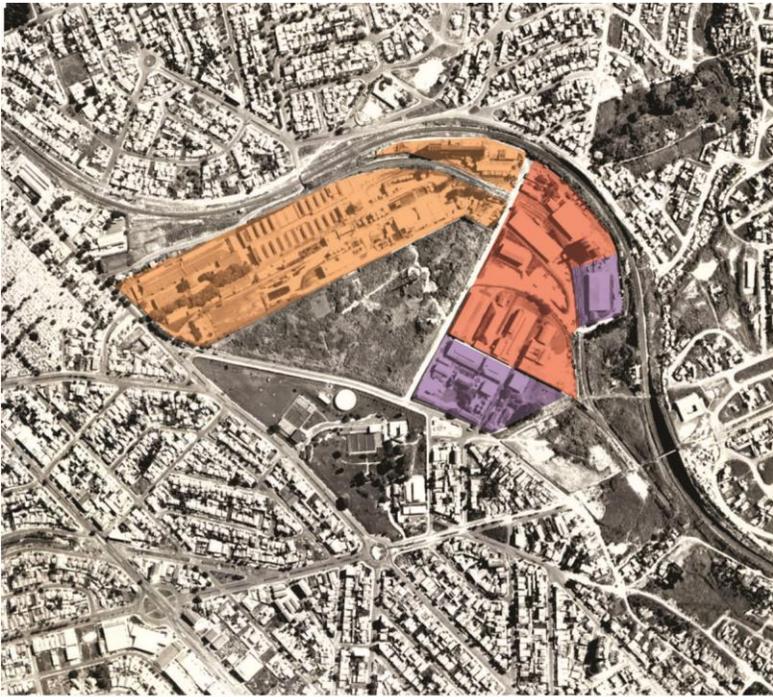
A fábrica Matarazzo se instalou no local em 1943, funcionando com a atividade original, extração de óleo de algodão e derivados, até sua falência, em 1991. O terreno seria negociado em 1996 (VICHNEWSKI:2004:241) para grupo imobiliário da região. Em 2011 seria inaugurado no antigo terreno, três condomínios da Goldfarb, com demolição completa dos remanescentes industriais da área.

Por sua vez, a Duratex S/A seria instalada em área contígua no ano de 1947, conforme consta em reportagem do Correio da Manhã, (CORREIO DA MANHÃ, 08 de outubro de 1947), onde diversificaria sua produção para moagem e sêmola de trigo para fabricação de rações, em empresa do grupo conhecida como Rações Anhanguera. O conjunto de edifícios foi negociado em 1986, e, desde então permanece vazio.

Na década de 1990 fica clara a transformação de uso por que passa a área. Com o declínio das atividades industriais nos anos anteriores, é neste momento que é iniciada uma nova apropriação dos lotes industriais e seus remanescentes. Em 1991 é inaugurado o Hipermercado Extra, primeiro do tipo na região, no antigo lote da Swift, seguido de uma adequação viária com a abertura da Av. Enzo Ferrari no mesmo ano. Nesta década, instala-se a Universidade Paulista, utilizando-se de uma parcela das edificações remanescentes da Swift. O primeiro empreendimento residencial da região é também deste período, um

conjunto de edifícios de padrão médio e posterior continuação da Av. Jorge Tibiriçá.

Como área recente de exploração do capital imobiliário, em 2011, três novos condomínios foram inaugurados, impactando negativamente a infraestrutura da região, sobrecarregando principalmente a estrutura viária. Em pesquisa realizada nos artigos de jornal da Rede Anhanguera de Comunicação, é ressaltado a característica de 'perigo' destas estruturas esvaziadas (ASSIS,1996), com nenhuma menção às características memoriais destes remanescentes industriais.



- Legenda
- Edificações construídas antes de 1940
  - Edificações construídas entre 1940 e 1960
  - Edificações construídas entre 1960 e 1982



**Imagem 71 - Cronologia Construtiva - Uso Industrial**

**Fotomontagem a partir da comparação da aerofotogrametria, 1940, 1960 e 1982**

fonte da imagem: Arquivo DICC - . Imagem tratada pela autora, 2015

Legenda: Embora nesta data o conjunto de edifícios industriais que compõe o quarteirão estivesse já em declínio, é possível observar nesta data, a composição geral de todas as edificações.



- Legenda
- Edificações remanescentes
  - Edificações construídas déc. 1990
  - Edificações construídas 2010

**Imagem 72 - Cronologia Construtiva - transformação de uso**

**Fotomontagem a partir da comparação entre aerofotogrametria, 1982 e foto aérea Google Earth 2012**

fonte da imagem: Google Earth, data da imagem 16/08/2012 - . Imagem tratada pela autora, 2015



**Imagem 73 alb - Remanescentes Industriais - edificio principal**  
foto da autora, 2013. Imagem tratada pela autora



**Imagem 74 a|b - Remanescentes Industriais - edificações secundárias**  
foto da autora, 2013. Imagem tratada pela autora

### 3.3.3.2. Questões atuais

Das três áreas escolhidas para este estudo, o lote industrial que correspondeu à ocupação da Swift e outras importantes indústrias foi aquele que se desenvolveu e foi consolidado enquanto ocupação mais tardiamente, entre as décadas de 1940 e 1960.

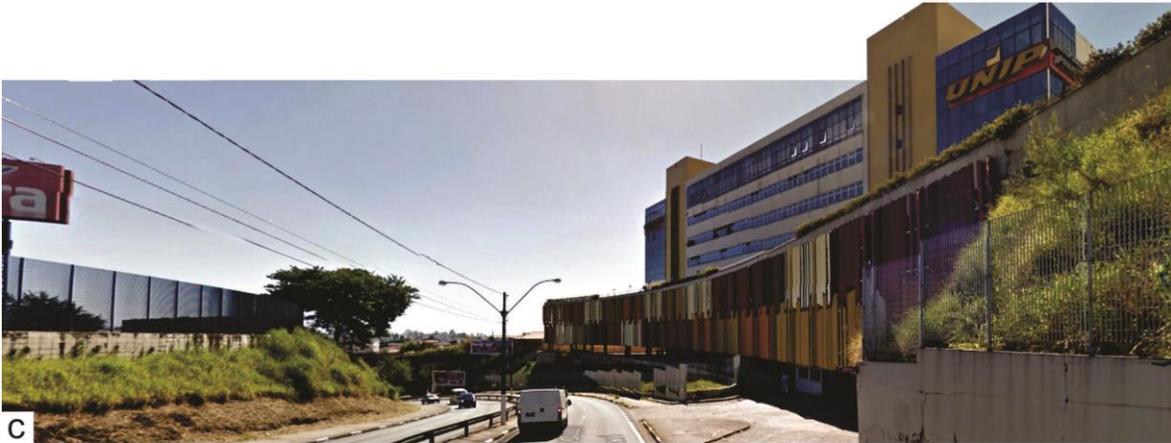
Como pode ser observado, a partir da década de 1990 inicia-se uma transição de usos deste trecho, obedecendo à ordem de declínio das atividades industriais e incremento de outras funções comerciais e mais recentemente residenciais. Fortemente marcado pela implantação industrial e linha do trem também neste trecho são observados problemas de conexão entre as áreas da Swift e o restante do Jardim Proença (cuja ligação é feita apenas pela Av. Enzo Ferrari e Av. Jorge Tibiriçá), agravados pela implantação de equipamentos e condomínios que desconsideraram os limites desta estrutura viária.

Embora as indústrias que ali foram locadas tivessem grande porte e importância<sup>97</sup>, foram completamente ignoradas no processo de transição de uso, no qual o Condepacc também se ausentou da discussão. Atualmente não há nenhum tipo de estudo no conselho municipal sobre o conjunto existente, tampouco qualquer proteção legal que impeça seu desaparecimento.

A partir dos três casos aqui expostos, fica claro a importância do resgate destes vestígios, uma vez que, mesmo aqueles que possuem proteção de tombamento, se encontram pressionados e desvalorizados pelas novas formas de ocupação da cidade. Além disso, sem o devido conhecimento, podem ser perdidos nesse processo testemunhos fundamentais, materiais e imateriais, que colaborariam para gestão e compreensão do período de industrialização da cidade.

---

<sup>97</sup> Vale lembrar que a Swift era uma grande companhia internacional, que no Brasil se ramificou para as áreas de óleos vegetais no Oeste Paulista e carnes congeladas no sul do país. (SUZIGAN, 2000), a Matarazzo, por sua vez, compunha grande rede produtiva e diversificada tanto na capital quanto no interior do estado (Vichnewski, 2004)



**Imagem 75 a;b;c - Apropriação atual da área**

Fonte das imagens: Google Earth, data da imagem:16/08/2012 . Imagem tratada pela autora



Legenda:

a - Hipermercado Extra (1991)

b- Fiat Tempo (déc. 1990)

c- Unip (1996)

d - Remanescentes  
Fábrica Anhanguera

e- Conjunto Residencial (2011)

f- Conjunto Residencial (déc. 90)

**Imagem 76 - Swift - inserção urbana**

fonte da imagem: google earth, data da imagem 16/08/2012. Imagem tratada pela autora, 2015



**Imagem 77 - Apropriação atual da área**

Fonte das imagens: Google Earth, data da imagem:16/08/2012 . Imagem tratada pela autora, 2015



#### **4. Considerações Finais**

Ao longo do trabalho foram escolhidos três pontos focais para aprofundamento e compreensão do processo de deslocamento industrial em Campinas, que engendrou, por sua vez, uma série de conjuntos industriais obsoletos em novos e valorizados vetores de adensamento da cidade.

No primeiro capítulo, procurou-se compreender a conformação do território campineiro, explorando os processos econômicos pelos quais passou a cidade. Pensando, principalmente, em relação à implantação industrial, foi possível localizar temporalmente e espacialmente em Campinas esses três exemplares. Desta forma fica claro como estes o processo de reorganização espacial proporcionado pela presença da indústria foi um dos grandes conformadores do território da cidade.

O capítulo seguinte buscou compreender tais exemplares à luz das teorias do campo de patrimônio, atualizando também o debate no campo do patrimônio industrial. A análise mais aprofundada de cada caso foi explorada na última parte deste trabalho.

Verificou-se como o montante de documentação e informações levantadas nos arquivos pesquisados é dispar entre os casos escolhidos. Enquanto que acerca da 'Chapéus Cury' há uma série de reportagens, filmes, fotografias históricas e documentação parcialmente sistematizada pelo processo de tombamento<sup>98</sup>, são em menor número as informações disponíveis sobre os curtumes da Vila Industrial e quase inexistentes no caso da Swift.

---

<sup>98</sup> É importante ressaltar que, mesmo com os limites das políticas de proteção de bens, os casos aqui estudados e que possuem tombamento, este processo de pesquisa e estudo, assim como os debates acerca de sua proteção ou não, documentados no tombamento, funcionam como a sistematização de uma documentação dispersa, que mesmo lacunar, tornam-se importantes fontes de pesquisa.

O processo de tombamento do Curtume Cantúseo está desaparecido, coincidindo com o momento de transformação e ocupação da área. No caso do Jardim Proença não há informações disponíveis não apenas nos arquivos históricos e periódicos, como também há um ocultamento de informações na própria prefeitura da cidade. Não foi possível localizar as fichas cadastrais completas das edificações existentes, as plantas aprovadas da área ou as requisições para mudança de uso, ou ainda o projeto de aprovação dos empreendimentos mais recentes.

O silêncio das fontes demonstra uma construção da memória da cidade. A quantidade e diversidade dos registros que se referem à 'Chapéus Cury' rememoram as iniciativas e o percurso de uma família de importância política local, ressaltando um passado industrial numa área valorizada da cidade. Além disso, o produto ali elaborado, o chapéu, trás consigo uma aura romantizada e nostálgica, atualmente um artigo artesanal e de luxo, cuja memória tende a suavizar as relações de exploração do trabalho ou do ambiente pouco salubre que eram as fábricas. Este processo acontece em detrimento da preservação da memória de atividades menos enobrecidas em lugares também menos valorizados, uma vez que é mais difícil que produtos embrutecidos e fábricas em locais tidos como periféricos atuem desta mesma maneira.

Por outro lado, ao analisarmos o tombamento da 'Chapéus Cury', verifica-se que a proteção de parte da fachada e chaminé, apenas, não é impeditiva ao desenvolvimento e atuação do capital imobiliário da região, podendo ainda ser usada por estes como 'citação histórica', que mesmo fragmentada e descontextualizada, é tão bem agregada como valor de mercado nos novos empreendimentos. No caso da Vila Industrial e Jd. Proença, como novos vetores de valorização fundiária voltadas agora a classes mais privilegiadas, se vale do ocultamento de informações que interferem diretamente na retomada destes testemunhos enquanto importante patrimônio da cidade. Isto se faz justamente no

momento de transição de usos das áreas e de forte atuação de grupos imobiliários.

A proteção do patrimônio da industrialização em Campinas esbarra ainda em duas grandes questões que parecem limitar as ações do Conselho Municipal de proteção do patrimônio e compreensão geral sobre a importância destes remanescentes.

Para além da forte atuação do mercado imobiliário, cuja ação como agente de transformação e desenvolvimento urbano remonta às primeiras décadas do século XX, as iniciativas industriais ocorreram de forma mais dispersa no território da cidade, como se nota nos três diferentes eixos urbanos explorados neste trabalho. Com a mescla de usos—comercial, residencial e industrial — características e peculiares do processo de industrialização campineiro, não houve a formação de bairros estritamente industriais e que concentraram exclusivamente as iniciativas fabris da cidade. Ao se constituir como fenômeno disperso e difuso no território, experimenta-se uma dificuldade em reconhecer seu impacto e importância para a cidade, influenciando negativamente sua compreensão.

Essa característica torna mais complexa a atuação dos órgãos de proteção, que deve agir pontualmente em porções do território, sendo um obstáculo para uma gestão de patrimônio industrial de escala ampliada. Soma-se a isso o fato de, em Campinas, a área envoltória de um bem ser definida como *até* 300 metros, o que dá margem para diferentes interpretações e às vezes pode limitá-la aos limites do próprio bem, como é o caso do tombamento das fachadas da Chapéus Cury.

Outra questão que se coloca em relação à preservação é a dificuldade da cidade em se ver como uma cidade industrial. As narrativas de passado tendem a valorizar a cidade do café (conforme já foi apontado por MEDRANO, L. & GODOY, J.: 2006), enquanto que as descrições mais recentes exaltam o papel de Campinas como centro de pesquisa e difusão de tecnologia.

Assim se confirma uma política de preservação do patrimônio industrial que caminha para manutenção daquilo que ‘restou’ enquanto testemunho em detrimento de iniciativas fabris importantes, como o caso da Swift, que segue para um rápido apagamento dado pela transformação de usos da área. Apesar do ocultamento de informações e da recente ocupação que não respeita os valores memoriais da fábrica, é interessante notar como a memória local ainda permanece bastante forte. O bairro é nomeado e reconhecido como Swift, mantendo até uma linha de ônibus cuja referência é a fábrica.<sup>99</sup>

Por fim, percebe-se que naquelas indústrias e produtos que chegaram aos dias atuais, como os Chapéus da Cury ou a Swift, fabricados e localizados em novos lugares, há um descolamento entre produto, produção e marca. A sobrevivência é de um nome usualmente associado a um produto de alta qualidade e mercado de luxo e que tem por trás a atuação de grandes grupos econômicos.<sup>100</sup>

Transpondo essa disassociação para o espaço urbano, há também um desligamento entre presença fabril e produção de cidade. Se, no início da industrialização o binômio fábrica-cidade foi o principal organizador das formas do urbano, percebe-se como atualmente o crescimento da cidade não se associa mais a este paradigma. Com o crescimento de iniciativas privadas que guiam a instalação industrial, como os condomínios fechados, e aliados ao esvaziamento dos centros, há uma gradativa desconexão entre produção e cidade, conforme discussão apresentada por Lencioni (2011:196) e Rufinoni (2014:286-287).

A incipiente industrialização observada nos séculos XIX e início do XX é criadora ou potencializadora de urbanidades. Desta aglomeração, a unidade fabril vai se afastando gradativamente, estabelecendo uma relação centro-periferia, cuja centralidade e referência é ainda a cidade. A partir da década de

---

<sup>99</sup> A linha de ônibus municipal que mantém esta denominação é a 2.53 Swift/VI Boa Vista.

<sup>100</sup> No caso da Swift, a marca pertence ao grupo JBS e recentemente passou a dar nome a uma rede de açougues da marca; a marca Cury foi negociada recentemente com o grupo ‘Dorfman Pacific’, mantendo-se comercializada via site. Ver percurso produtivo, no capítulo 03.

1970, há uma ruptura neste padrão, que não mais pode ser mensurado dentro dos conceitos de distância/proximidade, mas a partir do estabelecimento de conexões em redes, como redes de empresa, por exemplo. Pouco vinculadas ao entorno em que estão inseridas, estas iniciativas estabelecem fortes vínculos entre empresas, numa relação privada e desligada da cidade, excluindo-a do espaço público.<sup>101</sup>

Se, como colocado por Zucconi, a passagem para a cidade industrial envolveu um tornar-se visível no território por meio do edifício fabril relações antes invisibilizadas e dispersas, a produção flexível oculta novamente estas relações, que se tornam pouco óbvias na compreensão territorial. O papel dos vestígios industriais está então em lembrá-las e ativá-las.

---

<sup>101</sup> Isso fica claro, por exemplo, no estudo da cidade de Santa Croce Sull'Arno, Itália, cuja relação indústria-cidade é tênue.



## **5. REFERÊNCIAS**

### **5.1 Bases Cadastrais**

AEROFOTOGRAMETRIA de Campinas, 1940. Prefeitura Municipal de Campinas, DICC. Montagem realizada pela autora, 2013.

AEROFOTOGRAMETRIA de Campinas, 1960. Prefeitura Municipal de Campinas, DICC. Montagem realizada pela autora, 2013.

BASE DA SANASA, 2001 | 2003. Base de levantamento da cidade de Campinas arquivos digitalizados. Mapas históricos digitalizados.

BASE CADASTRAL, 2009. Base Cadastral de levantamento da cidade, quadra Q 291. Desenho. Arquivo DICC- Campinas, atualizado em 2009.

CADASTRO de bens móveis. Ficha Informativa ref. aos lotes 1 a 4, quadra Q 291. Arquivo DICC- Campinas, atualizado em 1958.

IBGE, Dados 2010. Pesquisa em [www.ibge.gov.br](http://www.ibge.gov.br), acesso em 20/out./2013

### **5.2 Cartas**

CARTA DE Campinas. Declaração do GEHT em defesa das construções e instalações utilitárias, 1998. Disponível em: <http://cordioli.files.wordpress.com/2011/06/declara-geht-carta-de-campinas.pdf> | acesso em 10.01.2014

CARTA DE NIZHNY TAGIL SOBRE O PATRIMÓNIO INDUSTRIAL, The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage (TICCIH), 2003.

THE DUBLIN Principles. Joint ICOMOS - TICCIH Principles for the Conservation of Industrial Heritage Sites, Structures, Areas and Landscapes. XVII Assemblée Generale, ICOMOS, Paris, 2011. Disponível em : [www.icomos.org](http://www.icomos.org) | acesso em 17.02.2014

### **5.3 Processos de Tombamento**

PROCESSO 002/10. CHAMINÉ - Remanescentes da S/A Indústrias de Seda Nacional. Condepacc, Campinas, 2010.

PROCESSO 006/09. Conjunto de bens imóveis remanescentes da S/A Indústria de Seda Nacional - Colégio Dom Barreto. Condepacc, Campinas, 2009.

PROCESSO 008/09. Curtume Cantúcio. Condepacc, Campinas, 2009.

PROCESSO 004/04. Vila Operária dos Ferroviários. Condepacc, Campinas, 2004.

PROCESSO 001/02. Conjunto Arquitetônico-Vila Industrial. Condepacc, Campinas, 2002.

PROCESSO 002/96. Áreas e Prédios do Complexo Ferroviário da Antiga Companhia Mogiana. Condepacc, Campinas, 1996.

PROCESSO 003/94. Fábrica de Chapéus Cury. Condepacc, Campinas, 1994.

PROCESSO 003/90. Vilas Manoel Dias e Manoel Freire. Condepacc, Campinas, 1990.

PROCESSO 003/89. Lidgerwood Manufacturing Ltda. Condepacc. Campinas, 1989.

PROCESSO 001/89. Antiga Fábrica de Tecidos Elásticos Godoy & Valbert S/A. Condepacc, Campinas, 1989.

#### 5.4 Artigos em jornais

CORREIO DA MANHÃ. *Solenemente inauguradas as instalações industriais da Durex lixas e fitas adesivas Ltda: uma nova indústria brasileira sem similar na América do Sul.* Correio da manhã, Rio de Janeiro, 08/out./1947.

CORREIO POPULAR. *Prefeitura manda interditar cortidora: poluição.* Correio Popular, Campinas, 13/jun./1975.

CORREIO POPULAR. *Greve da Chapéus Cury.* Correio Popular, Campinas, 29/jan./1980

CORREIO POPULAR. *Cury está nas cabeças desde 1920.* Correio Popular, Campinas, 14/jul./1989

CORREIO POPULAR. *Chapéus Cury terá prédio tombado e deixará Campinas.* Correio Popular, Campinas, 13/fev./1999

CORREIO POPULAR. *Os modos de curtir a cultura: pensamento arejado e mente aberta são requisitos não só dos estudos referentes à vocação cultural do prédio, mas também das próprias negociações entre a Municipalidade e a família Cantúseo.* Correio Popular, Campinas, 15/jan./2004

CORREIO POPULAR. *Comissão do Curtume discute desapropriação de área.* Correio Popular, Campinas, 12/nov./2006

CORREIO POPULAR. *HM prevê bairro nobre no terreno do curtume. Proposta da construtora é aliar modernidade e preservação da história local.* Correio Popular, Campinas, 11/abril/2008.

DIÁRIO DO POVO, *Comissão especial de vereadores conclui: Matadouro Municipal está condenado.* Diário do Povo, Campinas, 11/nov./1961

DIÁRIO DO POVO. *Chapéus para Rabinos, Cardeais, Bolivianos, Boiadeiros. A Cury faz.* Diário do Povo, Campinas, 16/jul./1985

ASSIS, Denize. *Moradores Perderam a tranquilidade*. Diário do Povo, Campinas, 10/out./1996

\_\_\_\_\_. *Túnel está esquecido ao lado de viaduto*. Diário do Povo, Campinas, 10/out./1996.

CAMARGO, Luciana. *Incêndio destrói arquivos da Chapéus Cury*. Correio Popular, Campinas, 13/ nov./1996.

COSTA, Maria Teresa. *Prefeitura planeja ocupação do patrimônio: ideia em estudo na secretaria de planejamento é ligar centro histórico à Vila Industrial*. Correio Popular, Campinas, 27/out./2001.

\_\_\_\_\_. *Prefeitura negocia centro cultural em curtume: família Cantúcio e Administração voltam a discutir a doação do prédio à cidade em troca do perdão de dívida em impostos*. Correio Popular, Campinas, 14 de janeiro de 2004.

\_\_\_\_\_. *Chapéus Cury se torna patrimônio de Campinas*. Correio Popular, Campinas, 05/out./2008

FARIA, Ronaldo. *Swift: da fábrica nasceu o bairro: um só nome para aos oito vilas*. Diário do Povo, Campinas, 27/out./1982

FILHO, Manoel Alves. *Antigas chaminés despertam saudades em Campinas*. Correio Popular, 30/ago./1991

NUNES, Kátia. *Prefeitura entrega obra no trecho urbano do Piçarrão: financiamento foi feito pelo banco Interamericano de Desenvolvimento*. Correio Popular, Campinas, 02/set./2002.

PEREIRA, Marcelo. *O velho curtume da Vila está à venda: imóvel que é referência histórica de Campinas é oferecido por R\$10 milhões*. Correio Popular, Campinas, 07 de fevereiro de 1999.

REZENDE, Luciana. *Do óleo ao neon: antiga Fábrica Matarazzo no Swift vai abrigar shopping*. Diário do Povo, Campinas, 26/mar./2000

RIBEIRO, Bruno. *A fábrica de chapéus do Indiana Jones*. Revista Brasileiros, nov. 2012

SANTOMAURO, Regina. *Chapéus Cury ampliará produção em 30%*. Correio Popular, Campinas, 27/abr./1991

TREVISANI, Janete. *O chapéu: de aba em aba*. Correio Popular. s/d.

ZIONI, Cecília. *Detergentes: um novo gigante no mercado nacional*. Folha de São Paulo, São Paulo, 26/ago./1973

## 5.5 Filmes

*CHAPELEIROS*. Direção: Adrian Cooper, Tatu Filmes. Campinas:1983. Cor, 24 min.

*O CHAPÉU do meu avô*. Direção: Julia Zakia. Gato do Parque Filmes. São Paulo, 2004. Cor, 28 min.

## 5.6 Bibliografia

ABEELLEN, G. van den. *L'archeologie industrielle*. Brussels: Racine, 1997.

AMATORI, Franco, COLLI, Andrea e CREPAS (org.) *Deindustrialization and reindustrialization in 20th century europe*. Milano: FrancoAngeli, 2007.

ANDRIEUX, Jean-Yve. *Le Patrimoine Industriel (que sais-je)*. Paris:PUF, 1992

ANTUNES, Ricardo. "Trabalho, reestruturação produtiva e os desafios do sindicalismo e dos movimentos sociais no Brasil". In: FERNANDES, Edesio, VALENÇA, Marcio M. *Brasil Urbano*. Rio de Janeiro: Mauad, 2004.

ARANTES, Antonio Augusto (org.) *Produzindo o passado: Estratégias de construção do patrimônio cultural*. São Paulo: Brasiliense/CONDEPHAAT, 1984.

\_\_\_\_\_. *Patrimônio em Campinas: a criação do CONDEPACC e as primeiras Resoluções de Tombamento*. Entrevista realizada por Luiz A. F. Matthes; Wania L. V. Bertinato. In: Revista CPC, São Paulo, n.14, p. 139-168, maio 2012/out. 2012.

BAENINGER, Rosana. Crescimento das cidades: metrópole e interior do Brasil. In: BAENINGER, Rosana (org.) *Populações e Cidades – subsídios para o planejamento e para as políticas sociais*. NEPO, Unicamp: 2010.

BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. *Campinas: o Despertar da Modernidade*. Campinas: Área de Publicações CMU/UNICAMP, 1996.

BATTISTONI FILHO. *Aspectos Culturais da história de Campinas*. Centro de ciências, letras e artes, 1983.

\_\_\_\_\_. *Campinas, uma visão histórica*. Campinas: Pontes, 1996

BENEVOLO, L. *História da cidade*. São Paulo: Perspectiva, 2001.

BERGEROIN, L. & DOREL-FERRÉ, G. *Le patrimoine Industriel, un nouveau territoire*, 1996. Cópia digitalizada disponível em: [www.patrimoineindustriel-apic.com](http://www.patrimoineindustriel-apic.com) | acesso em 12.01.2014

BERNARDO, Rosana Guimarães. *Histórico da ocupação do solo em Campinas*. Dissertação de Mestrado: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2002.

BERTINATO, Wânia. *A história da preservação do patrimônio cultural em Campinas: a trajetória do Condepacc. (1987-2008)*. Dissertação de mestrado defendida à Universidade Estadual de Campinas, 2012.

BOTELHO, Adriano. *Do fordismo à produção flexível*. São Paulo: Annablume, 2008.

- CALABI, Donatela. *História do Urbanismo Europeu*. São Paulo: Perspectiva, 2012.
- CAMILLO, Ema E. R. *Guia histórico da indústria nascente em Campinas*. Campinas: Mercado das letras, centro de memória Unicamp. 1998.
- CANO, Wilson. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. Campinas, SP: UNICAMP, IE, 1998.
- \_\_\_\_\_. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil (1930-1970)*. São Paulo: Global, Campinas, Unicamp, 1985.
- CANO W. e BRANDÃO C. A. *A região metropolitana de Campinas*. Campinas: Ed. Unicamp, 2002.
- CARPINTERO, Antonio Carlos. *Momento de Ruptura: as transformações no centro de Campinas na década de 50*. Campinas: Centro de Memória da Unicamp, 1996.
- CHOAY, Françoise. *O urbanismo, utopias e realidade, uma antologia*. São Paulo: Perspectiva, 2003.
- \_\_\_\_\_. *A alegoria do patrimônio*. São Paulo: Unesp, 2001.
- CORREIA, Telma de Barros. *A indústria e o urbano: aglomerações geradas por fábricas no Estado de São Paulo*. In: Revista Ócolum. Nº10 Campinas, 2013.
- COPPO, Riccardo. *Cemento e Unità d'Italia del Monferrato Casalese*. Rivista A&RT – Marne, cave, cementifici nel Monferrato Casalese. LXV-2, ano 144, aprile 2011.
- COSSONS, Neil. *The PB book of Industrial Archaeology*. London: David and Charles, 1978
- DAMBRON, Patrick. *Patrimoine Industriel & Development Local*. Paris: Jean Delaville, 2004.

DANSERO, Egidio; GIAIMO, Carolina; SPAZIANTE, Agata. *Se I vuoti si riempiono: Aree industriali dismesse: temi e ricerche*. Firenze: Alinea, 2011.

DANSERO, E., EMANUEL C., GOVERNA F. *I patrimoni industriali – una geografia per lo sviluppo*. Roma: FrancoAngeli, 2003.

DAUMAS, Jean-Claude. *La memoire de l'industrie*. Paris: Presses Universitaires de Franche-Comte, 2006.

DEZEN-KEMPTER, Eloisa. *O lugar do patrimônio industrial*. Tese de doutorado, Universidade Estadual de Campinas, 2011.

FOLGADO, Deolinda. O lugar da indústria no território. In: *A arquitetura da indústria, 1925-1965 – Registro Docomomo Ibérico*.

FONSECA, Maria Cecília Londres. *O patrimônio em processo: trajetória da política federal de preservação no Brasil*. Rio de Janeiro: UFRJ, MinC - Iphan, 2005.

FONTANA, G. L., GARÇON, F. & MATOS, A. C. (orgs.) *Techniques, Patrimoine, Territoires de l'Industrie: Quel Enseignement? – International Workshop*. Paris: CIDEHUS, 2010.

FONTANA, G. L. *Historia del patrimônio industrial. Objetivos e Metodologias*. Texto apresentado ao XX Congresso de Patrimônio Industrial, Havana, Cuba, 2011.

\_\_\_\_\_. *Patrimonio Industriale ed economia*. In: TACCOLINI, Mario. *Nuovi percorsi della Storia econômica*. Brescia: Vita e Pensiero, 2010.

FORTUNA, C. As cidades e as identidades – narrativas, patrimônios e memórias. *Revista Brasileira de Ciências Sociais*, Rio de Janeiro, n.33, ano 12, p. 127-141, fev. 1997

FRÚGOLI JR, Heitor; ANDRADE, Luciana Teixeira de; PEIXOTO, Fernanda Areas (orgs.). *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. São Paulo: EDUSP 2006.

GALVÃO, J. A. Olímpio. Clusters e Distritos Industriais: estudos de caso em países selecionados e implicações de política. In: Periódico *Planejamento e Políticas Públicas*, nº 21. IPEA, jul-dez, 2000.

GENNA & CALDERA, Elisa e Carlo. *La Consistenzadel patrimonio industriale nel Monferrato Casalese. Storia, Architetture, testimonianze*: Rivista A&RT – Marne, cave, cementifici nel Monferrato Casalese. LXV-2, ano 144, aprile 2011.

GOITIA, Fernando. *Breve história do Urbanismo*. Lisboa: Editora Presença, 1992.

GUIMARÃES, Manoel Salgado. *Vendo o passado: representação e escrita da história*. Anais do Museu Paulista. São Paulo. N. Sér. v.15. n.2.p. 11-30. jul-dez. 2007.

HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna : uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural*. São Paulo: Loyola, 1992.

HELENE, Diana. “A cidade das meninas: o Jardim Itatinga e o confinamento urbano da prostituição.” XVIII Semana de Planejamento Urbano e Regional - *Do território privatizado ao espaço público: os desafios contemporâneos ao planejamento, ao desenvolvimento e à gestão pública*, Rio de Janeiro, 2012.

HELENE, Diana ; ANDREOTTI, Maria Beatriz; MARINO, F. U. *A Segregação Espacial Planejada: uma análise da urbanização da cidade de Campinas-SP*. XIX Semana de Planejamento Urbano e Regional. IPPUR-RJ, 2013.

HIGH, Steven & LEWIS, David W. *The landscape and memory of deindustrialization*. Cornell University, 2007.

HUDSON, Kenneth. *Industrial Archaeology – a new introduction*. London: A&C Black Publishers, 1976. (A)

\_\_\_\_\_. *Pocket Book for industrial archeologists*. London: J. Baker, 1976. (B)

JEUDY, H. P. *Espelho das cidades*. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

KÜHL, Beatriz. *Preservação do Patrimônio Arquitetônico da industrialização: problemas teóricos de restauro*. Cotia: Ateliê, 2009.

\_\_\_\_\_. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo – reflexões sobre sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial: FAPESP: Secretaria da Cultura, 1998.

\_\_\_\_\_. *Algumas questões relativas ao patrimônio industrial e sua preservação*.

IPHAN, s/d. Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=527>, acesso em 13/Nov/2013.

LAMARD, Pierre & VITOUX, Marie-Claire. *Les friches industrielles, point d’ancrage de la modernité*. Paris: Lavauzelle, 2006.

LAPA, José R. do Amaral. *Cidade: os cantos e os antros*. São Paulo, SP: EDUSP; Campinas, SP, Editora da Unicamp: 2008

LE GOFF, Jacques. *Storia e Memoria*. Torino, Einaudi, 1977.

LENCIONE, Sandra. “Condomínios Industriais: um novo nicho dos negócios imobiliários”. In: PEREIRA, Paulo C.X. *Negócios Imobiliários e transformações sócio-territoriais em cidades da América Latina*. São Paulo: FAUUSP, 2011.

LÉON, J. M. Hernandez. *Conjugar los vacíos: ensayos de arquitectura*. Madrid: Abada Editores, 2005.

MAJOR, J. Kenneth. *Fieldwork in Industrial Archaeology*. Batsford, England, 1975

MANCUSO, Franco. Apontamentos de aula, TPTI, 2013

MEDRANO, Lília & GODOY, João. *Campinas, visões de sua história*. Campinas: editora átomo, 2006

MENESES, Ulpiano T. Bezerra. *Visões, Visualizações e usos do passado*. Anais do Museu Paulista. São Paulo. v.15. n.2. jul.-dez. 2007.

MENDES, Luis. *A regeneração urbana na política de cidades: inflexão entre o fordismo e o pós fordismo*. In: URBE – Revista Brasileira de Gestão Urbana, vol.5, nº1, jan-jun 2013.

MENEGUELLO, C. *Projetos recentes de preservação do patrimônio no Estado de S. Paulo*. II Seminário RICE – Unicamp – Territórios, Memórias e Identidades, 2014.

\_\_\_\_\_. “Patrimônio industrial: memória, acervos e cidades”. In: PAULA, Z. C., MENDONÇA, L. C., ROMANELLO, J.L. *Polifonia do patrimônio*. Londrina: Eduel, 2012.

\_\_\_\_\_. *Da ruína ao edifício: neogótico, reinterpretação e preservação do passado na Inglaterra vitoriana*. 2000. Tese (Doutorado) História - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, SP.

\_\_\_\_\_. A preservação do patrimônio e o tecido urbano. Parte 1: A reinterpretação do passado histórico. *Arquitextos*, São Paulo, ano 01, n. 003.05, Vitruvius, ago. 2000. <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.003/992>, acesso em 13/Nov/2013.

\_\_\_\_\_. A preservação do patrimônio e o tecido urbano. Parte 2: Manchester, Dublin e São Paulo: reflexões a partir de três estratégias para a recuperação do passado urbano. *Arquitextos*, São Paulo, ano 01, n. 003.06, Vitruvius, ago. 2000

<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/01.003/993>, acesso em 13/Nov/2013.

MENEGUELLO, Cristina & RUBINO, Silvana. *Preservação do Patrimônio Industrial no Brasil*. Entrevista realizada por Maria Cristina Schicchi. In: Oculum Ensaios, Campinas: FAU/PUC-Campinas, n. 3, p. 124-131, set. 2005.

NEGRI, B. *Concentração e Desconcentração em São Paulo (1881-1990)*. Campinas, SP: Editora da UNICAMP, 1996.

NESTI, Angelo; TOGNARINI, Ivan. *Archeologia Industriale – L’oggetto, i metodi, le figure professionali*. Roma: Carocci, 2003

PALMER, M. & P. NEAVERSON. *Industrial Archaeology – principles and practice*. London: Routledge, 1998.

PARISI, Roberto. RAMELLO, M. *Percorsi del Patrimonio Industriale in Italia*, Crace-Perugia, 2008

PEIXOTO, Nelson Brissac. *Paisagens Urbanas*. São Paulo: Senac, 2004.

PEREIRA, José Carlos. *Estrutura e Expansão da Indústria em São Paulo*. São Paulo: Companhia Editora Nacional, Editora da Universidade de São Paulo: 1967.

RAMELLO, Manuel Fernando. *Itinerario nel paesaggio industriale del Monferrato Casalese: dallo Studio di fattibilità agli strumenti per la realizzazione*. In: Revista A&RT – Marne, cave, cementifici nel Monferrato Casalese. LXV-2, ano 144, aprile 2011.

RODRIGUES, Ana Vilanueva. *Preservação como projeto – Área do pátio ferroviário central das antigas Cia. Paulista e Mogiana – Campinas- SP*. Dissertação (mestrado). Universidade de São Paulo, 1996

RODRIGUES, M. *Patrimônio industrial: entre o fetiche e a memória*. Arq.Urb: Revista Eletrônica de Arquitetura e Urbanismo, São Paulo, v. 3, p. 31-40, 1. sem. 2010. Disponível em: [http://www.usit.br/arg.urb/numero\\_03/4arqurb3-marly.pdf](http://www.usit.br/arg.urb/numero_03/4arqurb3-marly.pdf)

\_\_\_\_\_. *Retratos de permanências*. In: Revista de História Social, Campinas: Unicamp, nº6, p. 95-111, 1999.

ROSSINO, Gian Mario. *Il Territorio*. Revista A&RT – Marne, cave, cementifici nel Monferrato Casalese. LXV-2, ano 144, aprile 2011.

RUBINO, S. Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas, SP. In: FRÚGOLI JR, Heitor; ANDRADE, Luciana Teixeira de; PEIXOTO, Fernanda Areas (Orgs.). *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. São Paulo: EDUSP 2006.

RUFINONI, Manoela R. "Arquiteturas e territórios da indústria em São Paulo". In: VARGAS, Heliana C., ARAÚJO, Cristina P. *Arquitetura e Mercado Imobiliário*. Barueri, SP: Manole, 2014.

\_\_\_\_\_. *Preservação e Restauro Urbano. Teoria e Prática de Intervenção em Sítios Industriais de interesse cultural*. Tese (Doutorado), Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2009.

SALGUEIRO, Teresa Barata. *Ainda em torno da fragmentação do espaço urbano*. In: *Inforgeo*, nº14, Lisboa: Colibri, 1999

\_\_\_\_\_. *Cidade Pós Moderna: espaço fragmentado*. In: *Revista Território*, ano III, nº4, jan/jun, Lisboa, 1998.

SANTOS, Antônio da Costa. *Campinas das origens ao futuro*. Campinas: Ed. Unicamp, 2002

SARLO, Beatriz. *Tempo passado: cultura da memória e guinada subjetiva*. São Paulo, SP; Belo Horizonte, MG: Companhia das Letras: Editora da UFMG, 2007

SCARABELLI, Patrícia Ceroni. *Guanabara e arredores – A formação de um bairro*. Dissertação (Mestrado), Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2004

SCHIAVINATTO, Iara Liz. *Sobre o campo de visibilidade: entre o passado e o futuro*. *Anais do Museu Paulista*. São Paulo. N. Sér. v.15. n.2.p. 93-98. jul.-dez. 2007

SEMEGUINHI, Ulysses. *Do café à indústria: uma cidade em seu tempo*. Campinas: Unicamp, 1991.

\_\_\_\_\_. *Campinas 1860-1980: Agricultura, industrialização e urbanização*. Dissertação (mestrado). Universidade Estadual de Campinas, 1988.

SILVESTRI Graciela. *El color del Rio. Historia cultural del paisaje del Riachuelo*. Bernal: Universidad Nacional de Quilmes, 2003.

SOLÀ-MORALES, Ignasi. *Territorios*. Barcelona: Editorial Gustavo Gili, 2002.

SUZIGAN, Wilson. *Indústria brasileira – origem e desenvolvimento*. São Paulo: Ed. Hucitec, Ed. Unicamp, 2000.

TAVARES, Paulo. *A princesa e a obesa: novas formas do urbano em Campinas*. Arquitectos, 2006. Disponível em: [www.vitruvius.com.br](http://www.vitruvius.com.br), último acesso em 25/11/2013.

TICCIH – Industrial Heritage Re-Tooled. Landcaster: Carnegie Publishing., 2012.

VICHNEWSKI, Henrique Telles. *As indústrias Matarazzo no interior paulista: arquitetura fabril e patrimônio industrial (1920-1960)*. Dissertação (Mestrado), Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2004.

ZUCCONI, G. *A cidade do século XIX*. São Paulo, Perspectiva: 2009

## 5.7 Sítios

[www.ticcih.com.br](http://www.ticcih.com.br) , acesso em 21/05/2014

[www.ticcih.org](http://www.ticcih.org), acesso em 21/05/2014

[www.icomos.org](http://www.icomos.org), acesso em 21/05/2014

[www.unesco.org](http://www.unesco.org), acesso em 21/05/2014

[www.arcoweb.com.br](http://www.arcoweb.com.br), acesso em 19/06/2014

[www.iphan.gov.br](http://www.iphan.gov.br) , acesso em 19/06/2014

[www.assoziazioneproloco.santacroce.it](http://www.assoziazioneproloco.santacroce.it) acesso em 23/05/2014

[www.dolmenspa.com](http://www.dolmenspa.com) , acesso em 23/05/2014

[www.assoziazioneproloco.santacroce.it](http://www.assoziazioneproloco.santacroce.it), acesso em 23/05/2014

[www.borsalino.com](http://www.borsalino.com), acesso em 23/05/2014

[www.comune.alessandria.it](http://www.comune.alessandria.it), acesso em 23/05/2014

[www.comune.coniolo.al.it](http://www.comune.coniolo.al.it), acesso em 23/05/2014

[www.comune.casale-monferrato.al.it](http://www.comune.casale-monferrato.al.it), acesso em 23/05/2014

[www.patrimonioidustriale.it](http://www.patrimonioidustriale.it), AIPAI, acesso em 10/04/2014

industrial-archaeology.org , acesso em 10/04/2014

incuna.es, Patrimonio de la Industria, Cultura y Naturaleza, acesso em 10/04/2014

[www.museudaindustriatextil.org](http://www.museudaindustriatextil.org), site APPI Portugal, acesso em 24/05/2014

[www.carmassiarchitecture.com](http://www.carmassiarchitecture.com) , acesso em 24/05/2014

[www.ironbridge.org.uk](http://www.ironbridge.org.uk), acesso em 10/04/2014

[www.cisguanabara.com.br](http://www.cisguanabara.com.br), acesso em 24/07/2014

[www.guaranifc.com.br](http://www.guaranifc.com.br) , acesso em 04/09/2014

[www.cpqd.com.br](http://www.cpqd.com.br), acesso em 03/02/2015.

[www.cti.gov.br](http://www.cti.gov.br), acesso em 03/02/2015.

<https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/86214> acesso 12/02/2015

[http://www.duratex.com.br/pt/Nossa\\_Empresa/Historia.aspx](http://www.duratex.com.br/pt/Nossa_Empresa/Historia.aspx), acesso em 17/02/2015.

<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=15598> , acesso em 17/02/2015.

<http://q1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2013/03/impasse-atrasa-obras-de-melhorias-do-transito-no-swift-em-campinas.html>, acesso em 17/02/2015.

[http://portal.rac.com.br/noticias/index\\_teste.php?tp=campinas-e-rcmc&id=/101166&ano=/2011&mes=/10&dia=/12&titulo=/ocupacao-de-predios-exige-plano-viario-para-o-swift](http://portal.rac.com.br/noticias/index_teste.php?tp=campinas-e-rcmc&id=/101166&ano=/2011&mes=/10&dia=/12&titulo=/ocupacao-de-predios-exige-plano-viario-para-o-swift) acesso em 17/02/2015.

<http://www.estacoesferroviarias.com.br/s/samambaia.htm> acesso em 17/02/2015.



## **6. Anexos**

### **Anexos - Capítulo 1.**

**Artigo - A constituição de alteridade a partir da linha do trem - O Bairro Padova- Nord em Pádua (Vêneto, Itália) e a Vila Industrial em Campinas (São Paulo, Brasil).**

A Vila Industrial, em Campinas, constituiu-se como bairro apenas no século XX com identidade fortemente marcada pela delimitação imposta pelos limites do trem. Com a chegada da ferrovia à cidade, em 1870, foi claramente definida pela linha férrea a demarcação entre o centro e a Vila Industrial. Local onde eram implantados os equipamentos urbanos degradados, para excluí-los da 'cidade', foi também posto de moradia da população operária e pobre. A partir da apropriação simbólica da linha do trem, estabeleceu-se uma dicotomia entre seus dois lados<sup>1</sup>, onde o lado da Vila Industrial seria o receptor daquilo que deveria ser invisibilizado.

O Bairro Padova-Nord, por sua vez, está situado ao norte da cidade de Pádua, Itália. Experimentou grande crescimento a partir do século XIX, embora seu povoamento remonte ao período anterior à ocupação romana. Assim como o observado na constituição do bairro campineiro, seu desenvolvimento urbano foi fortemente marcado pela implantação da ferrovia, em 1842. Embora com características diversas daquelas apresentadas em Campinas, houve igualmente uma apropriação simbólica da divisão sugerida pela linha do trem. Isto porque o bairro concentra grande parte dos imigrantes residentes na cidade, uma população marginalizada, cuja tentativa também é de ocultá-la e distanciá-la da parte central e turística.

#### **Padova-Nord, Pádua, Itália**

Pádua, na região do Vêneto, Itália, possui atualmente cerca de duzentos mil habitantes, divididos em seis bairros<sup>2</sup>: Centro, Norte, Sudeste, Sudoeste, Leste e Oeste. A parte

---

<sup>1</sup>Conforme explicitado em estudo por RUBINO, Silvana. "Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas", SP *IN*: FRUGULI JR, Heitor; ANDRADE, Luciana Teixeira de; PEIXOTO, Fernanda Areas(Org.). *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. São Paulo: EDUSP, 2006, p.68-97

<sup>2</sup> Para este texto, iremos assumir a tradução de quartiere como bairro, uma vez que podemos considerar como termos correspondentes. São uma divisão política da ocupação urbana, criada em 2000 para administração da cidade. GULLINO, Giuseppe. *Storia di Padova: dall'antichità all'età contemporânea*. Verona: Cierre edizione, 2009. Segundo dados da secretaria municipal da cidade: Comune di Padova Settore

central da cidade encontra-se bem delimitada pelo desenho da muralha medieval e os demais bairros vieram a se consolidar neste perímetro, constituindo assim suas primeiras periferias.

A delimitação atual do bairro norte, Padova-Nord, foi definida pela municipalidade nos anos 2000, sendo reconhecida principalmente pelos limites físicos impostos pelo Rio Brenta, pela autoestrada A4 e pelas linhas ferroviárias que cortam a região.

Uma das hipóteses para sua ocupação está ligada à atividade de agricultura, favorecida pelas inundações do rio (Saracini, 2002, p.13), como também pela presença das rotas romanas de acesso à cidade<sup>3</sup>. No período medieval seriam implantados na área o monastério de “Santa Maria de Cella” e os “Fradi Minori”, com objetivo de dar assistência aos jovens e pobres que habitavam o local. (Idem, p.15) Sua população era numerosa, reconhecidamente popular, “popolo minuto”, já que vivia do próprio trabalho.



Programmazione Controllo e Statistica, setembro 2013. Disponível em [http://www.padovanet.it/allegati/C\\_1\\_Allegati\\_10820\\_Allegato.pdf](http://www.padovanet.it/allegati/C_1_Allegati_10820_Allegato.pdf), acesso em 22/out/2013

<sup>3</sup> Duas estradas romanas de direção norte sul cortavam este território: via Aspetti e via Bassano. Idem, p. 15

Imagem Anexo1. : Foto aérea – Padova- Nord

Outros dois importantes aspectos são fundamentais para entender a ocupação do bairro. Na metade do século XIX, deu-se início o projeto de retificação do Rio Brenta, favorecendo a sua ocupação. A chegada da ferrovia, em 1842, iria alterar significativamente as relações deste bairro com o restante da cidade, influenciando definitivamente o seu grande desenvolvimento urbano.

Seu crescimento seria acentuado no período pós segunda guerra, momento em que o plano de recuperação da área busca reconstruir o bairro, um dos mais afetados pelos bombardeios. A autoestrada, aberta na mesma época, estabeleceu claramente os limites norte da cidade, apresentando um crescimento contido neste traçado.

### **Vila Industrial**

A consolidação do bairro da Vila Industrial, Campinas, está intimamente ligada à chegada da ferrovia, uma vez que a implantação da estação ferroviária delimitaria claramente “centro” e “periferia” (Rubino, 2006).



Imagem Anexo 2. : Foto aérea – Vila Industrial

Os subúrbios da cidade começaram a surgir no final do século XIX, época em que se inicia uma primeira diferenciação para além da ocupação do centro (Lapa, 2008, p.52). Com a valorização dos terrenos do núcleo urbano, a Vila Industrial passaria a abrigar também a população de renda mais baixa, operários e trabalhadores da estrada de ferro (Semeghini, 1991, p.121). O local era potencial pela proximidade com a ferrovia, pelo baixo valor da terra, pela presença do rio Anhumas e pela oferta de mão de obra, já que ali se instalaram diversas vilas operárias já no início do século XX<sup>4</sup>.

O bairro concentrou, portanto, a instalação de indústrias, da população e todo o tipo de equipamentos que se queria distante e oculto, apropriando-se também de um discurso

---

<sup>4</sup> A Vila Industrial possui duas vilas operárias tombadas pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas: A Vila Manoel Freire e A Vila Manoel Dias, instaladas no final do século XIX (dados retirados do processo de tombamento da Vila Manoel Dias e Manoel Freire, nº 003/90, Condepacc).

higienista que legitimou a segregação da pobreza. Assim o cemitério, o matadouro e a cadeia, antes na área central, seriam deslocados para a Vila Industrial, depois da linha do trem (Lapa, 2008, p. 83). A área sem ocupação existente entre estes equipamentos e o centro seria densamente ocupada até 1960, momento em que o desenvolvimento urbano alcançou estes antigos limites e distanciou cada vez mais a pobreza do centro.

\*\*\*

Embora diversos em relação a sua ocupação e características urbanas atuais, os bairros da Vila Industrial em Campinas e bairro Padova-Nord em Pádua, possuem veementes semelhanças. Os dois locais foram escolhidos para locação de equipamentos “degradantes”, como os lazaretos<sup>5</sup>. Ambos foram reconhecidamente espaços da população pobre e excluída. Mas é, sobretudo, a separação imposta pela linha ferroviária que os aproxima.

A implantação da ferrovia trouxe dificuldades em relação ao estabelecimento da circulação entre os dois lados das cidades. No caso de Campinas, a solução adotada seria a criação de uma passagem subterrânea de pedestres, em 1901. Contudo, por conta dos limites impostos pelo trem, pelo rio e pela estrutura viária, o bairro apresentou um ‘crescimento isolado’ dos demais. (Rodrigues, 1996, p.32). Em Pádua, a busca por uma solução mais moderna para transposição da ferrovia, levaria à construção de um viaduto apenas sessenta anos depois da implantação da linha férrea, em 1903. Assim, o bairro apresentaria características diferenciadas dos demais, a *Nova Pádua*, “uma espécie de cidade economicamente e demograficamente – e ainda morfologicamente – nova e diversa da matriz antiga” (Saracini, p.67).

Em ambos os casos, a linha do trem foi apropriada enquanto valor simbólico, limite existente capaz de constituir uma oposição entre centro e periferia e a diferenciação entre seus habitantes com os demais. No caso de Campinas, a área seria reservada aos curtumes, aos pobres e operários, e no caso de Pádua, à população imigrante de menor poder aquisitivo.

Trabalhando sobre o caso da cidade de Campinas, Silvana Rubino afirma que “a divisão espacial construída por uma estrada de ferro, (...) dividiu a cidade em ‘antes’ e ‘depois’ (...) e desenhou também uma clivagem no espaço- social e geográfico – constituindo duas paisagens distintas, sítios de representações ao que os dados indicam, duradouras” (Rubino, 2006: p.73). Características que são igualmente perceptíveis no bairro Padova Nord.

---

<sup>5</sup> O lazareto da cidade de Pádua foi estabelecido no bairro Norte em 1509. O lazareto da cidade de Campinas foi estabelecido na Vila Industrial em 1878.

Em Pádua, a constituição de um lócus segregado do centro para a classe imigrante é conveniente para a municipalidade, uma vez em que exclui da cidade turística e do centro histórico a presença “inquietante” do estrangeiro imigrante. A comunidade imigrante, por sua vez, apropria-se deste território ‘novo’, de arquitetura pós-guerra, identificando-se também como novo elemento da paisagem, o outro, em contraposição à identidade histórica oferecida pelo centro medieval e renascentista. Da mesma forma que a ferrovia representou um projeto de modernidade, está também associada a um preceito diferenciador. Assim, tanto em Campinas como em Pádua, podemos afirmar que existem "os dois lados da linha do trem".

#### Bibliografia

CHECCHI, Franco de. *Mortise 1100-2000: novecento anni di storia*. Verona: Cierre edizione, 2001.

CONDEPACC, *Processo de Tombamento 003/90*. Resolução nº 19 de 24/11/1994. Disponível em <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/bens-tombados/verBem.php?id=31> Acesso em 16 nov. 2012.

GULLINO, Giuseppe. *Storia di Padova: dall'antichità all'età contemporânea*. Verona: Cierre edizione, 2009.

HELENE, Diana ; ANDREOTTI, M. B. ; MARINO, F. U. *A segregação espacial planejada: Uma análise da urbanização da cidade de Campinas-SP*. XVIII Semana de Planejamento Urbano e Regional, IPPUR/UFRJ: Rio de Janeiro, 2013.

LAPA, José R. do Amaral. *Cidade: os cantos e os antros*. São Paulo: EDUSP:1996

RUBINO, Silvana. “Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas”, SP: FRUGULI JR, Heitor; ANDRADE, Luciana Teixeira de; PEIXOTO, Fernanda Areas(Org.). *As cidades e seus agentes: práticas e representações*. São Paulo: EDUSP, 2006.

RODRIGUES, Ana Villanueva. *Preservação como projeto – área do pátio ferroviário central das antigas Cia. Paulista e Mogiana –Campinas- São Paulo*. Universidade de São Paulo, 1996. Dissertação de mestrado.

SARACINI, Leopoldo. *Padova Nord: storia di un quartiere*. Comune di Padova, 2002.

SEMEGHINI, Ulysses. *Do café à indústria: uma cidade em seu tempo*. Campinas: Unicamp, 1991.

## **Anexos - Capítulo 2.**

Tabela 1 – edificações industriais tombadas pelo conselho municipal da cidade de Campinas

**Tabela 1 - PATRIMÔNIO INDUSTRIAL - Condepacc**

	BEM TOMBADO	ANO DO TOMBAMENTO
1	Palácio dos Azulejos	1989
2	Antiga Fábrica Godoy	1989
3	Liderwood Manufacturing	1989
4	Complexo Ferroviário Fepasa	1990
5	Casa Grande e Tulha	1990
6	Vila Manoel Dias e Manoel Freire	1990
7	Ponte Metálica sobre Rio Atibaia	1993
8	Palácio da Mogiana	1994
9	Fábrica de Chapéus Cury	1994
10	Ramal Férreo de Souza	1994
11	Complexo Ferroviário Mogiana	1996
12	Ferrovia do bairro Ponte Preta	2000
13	Conj. Arquitetônico da Vila Industrial	2002
14	Percurso do leito ferroviário Mogiana (Cps - Jaguariúna)	2003
15	Vila Operária dos ferroviários	2004
16	Curtume Cantúseo	2008
17	Conj. De imóveis remanescentes Indústria de Seda Nacional	2009
18	Conj. Imóveis Alferes Raimundo - Vila Operária	2009
19	Chaminé Remanescente da Indústria de Seda Nacional	2010
20	Subestação Lix da Cunha	2012



## Anexos - Capítulo 3.

### 1. Percurso Produtivo – Chapéus Cury

Chapéus Cury									
<p><b>1923:</b> Construção do 1º barracão no local atual</p> <p><b>1925:</b> Construção de novo pavilhão</p> <p><b>1927:</b> Construção de Estufa para secagem de Chapéus</p>	<p><b>1932:</b> Ampliação da fábrica, a cargo do Eng. Luiz Tomini Pitta.</p> <p><b>1936:</b> Construção da Chaminé, Eng. A. B. Garnier.</p> <p><b>1938:</b> Construção de um segundo edifício anexo, Eng. Hoche Neger Segurado.</p>	<p><b>1947:</b> Adquire prédio residencial de 3 pavimentos (Lote 3), propriedade de Vicente Rêmoi.</p> <p><b>1948:</b> Construção de casas para os funcionários da fábrica de chapéus - Vila Vicente Cury (bairro Costa e Silva), em Campinas.</p>	<p><b>1955:</b> Concessão do Habite-se para as edificações do lote</p>		<p><b>1973:</b> Unificação dos lotes ocupados pela fábrica (lotes 1, 2 e 3, quadra 291)</p>		<p><b>1997:</b> Deslocamento de parte da produção para Betel e Paulínia, por inadequação do espaço produtivo.</p> <p>Betel: beneficiamento de pelo de coelho, espaço de 50 mil m<sup>2</sup> doados pela prefeitura da cidade</p> <p><b>1994:</b> Abertura do Estudo para tombamento no Condepacc</p>	<p><b>2008:</b> Tombamento de parte das fachadas existentes e chaminé</p> <p>Indicação para registro de memória imaterial</p>	<p><b>2012:</b> Transferência da fábrica para Jaguariúna*</p> <p><b>2012:</b> Proprietários apontam para a possibilidade de demolição do edifício dada a forte valorização imobiliária da região</p> <p><b>2013:</b> Encerramento da produção no edifício original. Venda das peças em estoque</p>
<p><b>1920:</b> Fundação «Vicente Cury e Cia» Local: R. Visconde de Rio Branco, R. Luzitânia.</p> <p><b>1924:</b> Sociedade com Salim Elias Zakia e José Elias Zakia « Chapéus Vicente Cury S/A»</p> <p><b>Produtos:</b> Confeccões de Carapuças de feltro para chapéus masculinos, modelos social e campo</p> <p><b>Produção:</b> s/ info</p> <p><b>Nº Empregados:</b> s/ info</p> <p><b>Força Motriz:</b> s/ info</p>	<p><b>Produtos:</b> -</p> <p><b>Produção:</b> 200 mil uni/ano</p> <p><b>Nº Empregados:</b> s/ info</p> <p><b>Força Motriz:</b> Elétrica e Vapor</p>	<p><b>1948 - 1951 :</b> Miguel Vicente Cury é eleito Prefeito de Campinas</p> <p><b>Produtos:</b> -</p> <p><b>Produção:</b> 300 mil uni/ano</p> <p><b>Nº Empregados:</b> s/ info</p> <p><b>Força Motriz:</b> -</p>	<p><b>1951:</b> Fechamento de todas as indústrias fabricantes de maquinário para chapelaria</p> <p><b>1952 - 1955:</b> Miguel Vicente Cury é eleito Vereador de Campinas</p> <p><b>Produtos:</b> -</p> <p><b>Produção:</b> 600 mil uni/ano</p> <p><b>Nº Empregados:</b> 400</p> <p><b>Força Motriz:</b> -</p>	<p><b>déc. 1960 :</b> ramificação do grupo: agropecuária, tintura, refrigerantes</p> <p><b>1960 - 1963:</b> Miguel Vicente Cury é eleito Prefeito da cidade de Campinas</p> <p><b>Produtos:</b> -</p> <p><b>Produção:</b> 300 mil uni/ano</p> <p><b>Nº Empregados:</b> s/ info</p> <p><b>Força Motriz:</b> -</p>	<p><b>1973 :</b> morre Miguel Vicente Cury</p> <p><b>1975:</b> Aquisição do maquinário Ramezzoni, que permite maior variedade nas matérias primas de fabricação dos chapéus</p> <p><b>Produtos:</b> Início da produção de chapéus de lã de ovelha</p> <p><b>Produção:</b> 400 mil uni/ano</p> <p><b>Nº Empregados:</b> s/ info</p> <p><b>Força Motriz:</b> -</p>	<p><b>1980:</b> início das exportações para Bolívia e E.U.A.</p> <p><b>1980:</b> Greve dos funcionários</p> <p><b>1981:</b> Utilização do chapéu por Harrison Ford, com o personagem Indiana Jones. Consta polémica com fábrica inglesa Herbert Johnson acerca do caso, que afirma ser produtora do artigo.</p> <p><b>Produtos:</b> -</p> <p><b>Produção:</b> 40 mil unimês</p> <p><b>Nº Empregados:</b> 300</p> <p><b>Força Motriz:</b> -</p>	<p><b>déc. 1990:</b> Apostando na moda country, começa a fabricar jeans e petrocinar rodeios</p> <p><b>Produtos:</b> Chapéus de lã de ovelha, feltro de pelo de coelho, bonés, boinas, chapéus de palha e pano</p> <p><b>Produção:</b> 45 mil unimês ~ 1 milhão/ ano</p> <p><b>Nº Empregados:</b> 180 / 300</p> <p><b>Força Motriz:</b> -</p>	<p><b>2006:</b> Abertura de um novo segmento ligado à confecção, marca «Just Blue»</p> <p><b>Produtos:</b> Chapéus de lã de ovelha, feltro de pelo de coelho, bonés, chapéus de palha e pano</p> <p><b>Produção:</b> 2 mil/dia</p> <p><b>Nº Empregados:</b> 200</p> <p><b>Força Motriz:</b> -</p>	<p><b>2011:</b> Fusão com o grupo Dorfman Pacific (joint venture), foco na exportação para Chile, Peru e Argentina</p> <p><b>2013:</b> Morre o sócio diretor Sérgio Zakia</p> <p><b>Produtos:</b> Chapéus de lã de ovelha, feltro de pelo de coelho, bonés, boinas, chapéus de palha e pano</p> <p><b>Produção:</b> 20 a 25 mil/mês (2011), atualmente sem produção</p> <p><b>Nº Empregados:</b> 100 (2011), 69 (2013)</p> <p><b>Força Motriz:</b> -</p>

## 2. Percurso Produtivo – Curtumes Cantúseo e Firmino Costa



## 3. Percurso Produtivo – Swift

