



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS**

RAFAEL ROXO DOS SANTOS

**A Vila Industrial e o patrimônio histórico arquitetônico de
Campinas - SP: entre a conservação e a reestruturação urbana.**

Campinas

2013



NÚMERO: 221/2013

UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS

INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

RAFAEL ROXO DOS SANTOS

**A Vila Industrial e o patrimônio histórico arquitetônico de
Campinas - SP: entre a conservação e a reestruturação urbana.**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Instituto de Geociências da Unicamp para obtenção do título de Mestre em Geografia na Área de Análise Ambiental e Dinâmica Territorial.

ORIENTADORA: PROFA. DRA. MARIA TEREZA DUARTE PAES

ESTE EXEMPLAR CORRESPONDE À VERSÃO FINAL DA DISSERTAÇÃO DEFENDIDA PELO ALUNO RAFAEL ROXO DOS SANTOS E ORIENTADA PELA PROFA. DRA. MARIA TEREZA DUARTE PAES.

**Campinas
2013**

Ficha catalográfica
Universidade Estadual de Campinas
Biblioteca do Instituto de Geociências
Cássia Raquel da Silva - CRB 8/5752

Santos, Rafael Roxo dos, 1980-
Sa59v A Vila Industrial e o patrimônio histórico arquitetônico de Campinas - SP :
entre a conservação e a reestruturação urbana / Rafael Roxo dos Santos. –
Campinas, SP : [s.n.], 2013.

Orientador: Maria Tereza Duarte Paes.
Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de
Geociências.

1. Patrimônio cultural - Campinas (SP). 2. Patrimônio urbano. 3. Patrimônio
histórico - Campinas (SP). 4. Urbanização. I. Paes, Maria Tereza Duarte, 1961-. II.
Universidade Estadual de Campinas. Instituto de Geociências. III. Título.

Informações para Biblioteca Digital

Título em outro idioma: The Industrial Village and cultural heritage of Campinas - SP :
between conservation and urban restructuring

Palavras-chave em inglês:

Cultural heritage - Campinas (SP)

Urban heritage

Historic heritage - Campinas (SP)

Urbanization

Área de concentração: Análise Ambiental e Dinâmica Territorial

Titulação: Mestre em Geografia

Banca examinadora:

Maria Tereza Duarte Paes [Orientador]

Juliana Mendes Prata

Daisy Serra Ribeiro

Data de defesa: 17-12-2013

Programa de Pós-Graduação: Geografia



UNICAMP

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE ANÁLISE AMBIENTAL E DINÂMICA TERRITORIAL**

AUTOR: Rafael Roxo dos Santos

“A Vila Industrial e o patrimônio histórico arquitetônico de Campinas - SP: entre a conservação e a reestruturação urbana”

ORIENTADORA: Profa. Dra. Maria Tereza Duarte Paes

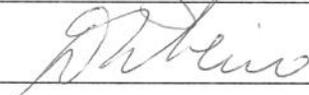
Aprovado em: 17 / 12 / 2013

EXAMINADORES:

Profa. Dra. Maria Tereza Duarte Paes

 - Presidente

Dra. Daisy Serra Ribeiro



Dra. Juliana Mendes Prata



Campinas, 17 de dezembro de 2013.

*Para Juliana e Luísa, meus amores,
nortes geográficos e polos magnéticos.*

AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, pelo carinho e ajuda em todos os momentos. À minha mãe, Maria, com muito amor, por acreditar em mim, sempre me estimular e nunca se deixar abater; por me socorrer com a Luísa nos momentos de maior imersão do trabalho. Ao meu pai, exemplo de seriedade, justiça social, por acreditar que o conhecimento nos transforma e transforma o mundo. Aos meus irmãos Daniel, Marina e Juliana, e meus sobrinhos Lucas, Mateus e Maria Sophia, amo vocês.

A Vera por me socorrer em diversos momentos com a Ju, com a Luísa e com a casa. Ao Reinaldo e ao Guilherme por “emprestarem” a vovó da Luísa, obrigado.

Ao meu cunhado Daniel e a Paula, sua esposa, e aos meus sobrinhos Bruno e Caetano, pelas conversas de professores, viagens e bagunças com as crianças em Campinas e Atibaia, queria fazer mais isso...

Aos moradores da extinta Vila Riza pelo acolhimento e entrevistas. Aos moradores da R. Alferes Raimundo e das Vilas Manoel Freire e Manoel Dias, agradeço igualmente pelas informações e pela atenção dispensada. Que a sorte lhes traga algo melhor do que a sociedade reservou para vocês.

Ao meu amigo Ewerton, que sempre me acolheu nos momentos de angústia e dificuldades com a pesquisa e vida dura de professor. Ao Gustavo Macedo, guitar man, bacharel em direito e representante da “aristocracia negra”, Quilder de Paula, Fabio Bortoloti, João Batista e Mauricio de Andrade e Jéferson pelas *guigues*.

Ao meu amigo Gilvan Gomes, pela amizade e rock ´n´ roll, e por me ensinar sobre Campinas e sobre o Brasil de agora. Ao Seu João do bar, por me instruir sobre o bairro da Vila Industrial e que o “buteco é cultura”.

Ao meu amigo Rodrigo Fernandes Silva pelas críticas e incentivos durante todo o período da pós, pelas leituras do trabalho e indicações de textos e metodologias, pela produção dos mapas, obrigado: “Tamo junto!”

Às secretarias da pós, Valdirene, a Gorete e ao Rafael, obrigado pela atenção e prontidão sempre que precisei. Aos funcionários do Centro de Memória da Unicamp, em particular, ao Carlos Roberto Pereira de Souza pela prestatividade, coleguismo e sugestões bibliográficas.

A todos membros da Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural: Laci Alvite, Rita Francisco e, em particular, a Henrique Anunziatta pelas informações preciosas, sugestões, críticas e incentivos, obrigado.

A Juliana Mendes Prata e Daisy Serra Ribeiro, pelas valiosas contribuições, críticas e sugestões na banca de qualificação, obrigado.

Ao Mestre João Pequeno, por preservar a Capoeira Angola. Ao Mestre Topete e aos meus professores de capoeira, Anastácio e Jurubeba, pelos ensinamentos na arte, na luta e no jogo da capoeira. Ao Seu Nico, Dani, Leonardo, Jesus, Gabi, Mariana, Alemão, Aliete, Espartacus e demais membros da Escola de Capoeira Angola Resistência, em especial ao meu amigo Ewerton, geógrafo e amigo de longa data, pela vadiação e amizade.

Que as rodas de Capoeira Angola no Terminal Central de Campinas indiquem que ainda há resistência ética, moral e de luta no espaço marginal do Centro de Campinas e demais metrópoles do país. A convivência contraditória de territorialidades legais e ilegais é explícita nesse nó conector-dispersor das massas trabalhadoras. Construído sobre a extinta Praça Lago dos Cisnes, o Terminal Central de Campinas está no limite entre o Centro e a Vila Industrial, uma grande área considerada degradada e alvo, nos últimos anos, de ações pontais do poder público. A área conserva um patrimônio histórico-arquitetônico que é alvo de longas disputas legais e simbólicas pela sua apropriação. Que onda atual de repressão da Guarda Municipal e da Polícia Militar aos traficantes e usuários de droga em situação de indignância, leve em consideração os espaços apropriados à ordem de resistência; que em situação de vulnerabilidade não sejam fragmentados.

Aos meus professores de graduação da UNESP – Presidente Prudente, em especial, a Carminha, Maria Encarnação Beltrão Sposito, e ao Cláudio Benito O. Ferraz, por acreditarem em mim e estimularem os meus primeiros passos dentro da Geografia durante as minhas iniciações científicas e monografia de curso.

Às minhas professoras de pós-graduação, Regina Célia Bega dos Santos, Arlete Moisés Rodrigues, e à minha orientadora Maria Tereza Duarte Paes, pela paciência, ensinamentos e reflexões que contribuíram para meu desenvolvimento pessoal e da pesquisa. Aos meus coordenadores de Colégio: Sandra, Fernanda e Marcelo, obrigado.

Aos meus colegas de pós-graduação, Ivan Lima, Francis Pedroso, Juvair e Desirée G. Freire, pelos debates, estímulos e críticas ao projeto de pesquisa, na escola e no bar. À minha

amiga Patrícia Maria, pela leitura cuidadosa do projeto e relatório de qualificação, pelas ótimas conversas, dicas e incentivos, obrigado.

À minha amada esposa Juliana, pela dedicação, amor, carinho e paciência, por cuidar de tudo para que eu pudesse trabalhar; por sempre me incentivar e acompanhar esse trabalho em todos os seus passos, exemplo de seriedade com os estudos, a pesquisa e a profissão de professora; este trabalho também é seu. Pela nossa filha maravilhosa, a Luísa, que nasceu junto com esse trabalho e me ensina a cada dia a ser homem e ser criança.

*Senhor cidadão
Me diga, por quê
você anda tão triste?
Não pode ter nenhum amigo
na briga eterna do teu mundo
tem que ferir ou ser ferido
senhor cidadão, que vida amarga*

*Oh senhor cidadão,
eu quero saber, eu quero saber
com quantos quilos de medo,
se faz uma tradição?*

*com quantas mortes no peito,
se faz a seriedade?*

*Senhor cidadão
eu e você
temos coisas até parecidas
por exemplo, nossos dentes
da mesma cor, do mesmo barro
enquanto os meus guardam sorrisos
os teus não sabem senão morder
que vida amarga*

*Oh senhor cidadão,
eu quero saber, eu quero saber
com quantos quilos de medo,
se faz uma tradição?*

*Oh senhor cidadão,
eu quero saber, eu quero saber
se a tesoura do cabelo
também corta a crueldade*

*Senhor cidadão
Me diga por que
me diga por que*

(Senhor cidadão – Tom Zé)



UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS

A Vila Industrial e o patrimônio histórico arquitetônico de Campinas - SP: entre a conservação e a reestruturação urbana.

RESUMO

Dissertação de Mestrado

O nosso estudo analisou como a formação do bairro da Vila Industrial em Campinas esteve associada à instituição de normas de preservação do patrimônio cultural e às tendências de reestruturação urbana, desde 1987 até 2013. O bairro da Vila Industrial formou-se às costas da Estação Ferroviária da cidade em área de dois cemitérios e na proximidade dos Lazaretos dos Morféticos, do Matadouro Municipal e do conjunto denominado Imigração. Desde o final do século XIX, constituiu-se como o lugar que abrigaria os trabalhadores da ferrovia, indústrias e curtumes num local considerado arrabalde insalubre da cidade. A produção de uma cidade segregada e o relativo isolamento do bairro conservou características arquitetônicas e culturais que deram identidade aos moradores do lugar. O espaço do bairro é formado por estilos arquitetônicos que ficaram marcados como rugosidades e hoje interessam tanto aos projetos de preservação arquitetônica como de transformação destas formas-conteúdos. Nossa pesquisa mostrou de que maneira a construção do Complexo Viário Túnel Joá Penteadado, em 1987, esteve associada à produção de dezenas de condomínios de edifícios verticais e à formação de novos comércios e serviços no bairro; e a destruição do conjunto de habitações operárias, em área tombada do Complexo Ferroviário para a construção do Terminal Multimodal, em 2007, indicam um período de transformação do padrão arquitetônico e conseqüentemente dos modos de vida no bairro, apresentando-se como fenômenos materiais do processo de reestruturação urbana em curso na Vila Industrial. De modo combinado, o grande número de tombamentos de imóveis e conjuntos da Vila Industrial pelo Conselho de defesa do patrimônio da cidade, como o antigo Complexo Ferroviário da Fepasa, o Curtume Cantúcio e o conjunto de habitações operárias – da Rua Francisco Teodoro, Vila Venda Grande, Vilas Manoel Dias, Vila Manoel Freire, foram identificados em nosso estudo da formação urbana como os embriões de seu desenvolvimento e são representativos dos conflitos pela preservação dos bens patrimoniais na atualidade. A análise do processo combinado de preservação-reestruturação na Vila Industrial nos possibilitou compreender os conflitos que se estabelecem a partir de intervenções urbanas em áreas de interesse histórico da cidade. O estudo mostrou que o que mais contribui para a conservação dos conjuntos arquitetônicos e imóveis tombados no bairro foi a continuidade dos usos, pois a instituição dos tombamentos refletiu: no desinteresse dos proprietários (herdeiros), na conservação das casas, e há mais de uma década, as casas das vilas tombadas foram ocupadas por população de baixa renda, sendo esta quem realiza a conservação efetiva dos conjuntos tombados. Enquanto os conjuntos da Vila Manoel Dias e Venda Grande apresentam-se relativamente conservados, o esvaziamento de um dos conjuntos arquitetônicos do bairro, para a materialização de projetos de reabilitação, levou às ruínas os prédios da Vila Manoel Freire. Os conflitos pela conservação do patrimônio histórico arquitetônico na Vila Industrial levam a uma reflexão sobre a importância de manter a população junto aos bens tombados num período marcado pela transformação das formas, usos e dos modos de vida dos bairros nas metrópoles.

Palavras-chave: Campinas, Vila Industrial, patrimônio cultural, reestruturação urbana.



UNIVERSITY OF CAMPINAS
INSTITUTE OF GEOSCIENCE

**The Industrial Village and cultural heritage of Campinas - SP: between
conservation and urban restructuring**

ABSTRACT

Masters Degree

Our study has analyzed how the formation of Vila Industrial region, in Campinas, was associated to the establishment of standards for the preservation of cultural heritage and to trends regarding the restructuring of the region since 1987 until 2013. Vila Industrial region has been formed behind the city's train station, near by two cemeteries and close to Lazaretos dos Morféticos, City's Slaughterhouse, and Imigração regions. Since the end of the XIX century, Vila Industrial region established itself as the place that would house the people who were working at the railroad and at the industries and tannery and also was considered an unhealthy area. The production of a segregated city and the relative isolation of the region have preserved architectural and cultural features, which have become the identity of the locals. The region is characterized by an architectural style that has become known by its reverse salient and, nowadays, both projects of architectural preservation and transformation of these shapes-contents are interested on that. Our research has shown that the construction of Joá Penteado Tunnel Road Complex, in 1987, has been associated to the production of dozens of vertical buildings and to the establishment of new local business and services in the region; and the destruction of the worker's dwelling complex, in a heritage area of the Railway Complex for the construction of the Terminal Multimodal, in 2007, points to the transformation of the architectural standards and, as a consequence, to changes in the locals' way of living. These changes can be considered material phenomena of the urban restructuring process that was happening in the Vila Industrial region. In the same way, the many heritage dwellings in Vila Industrial that have been established by city's heritage defense Council, for example, the old Fepasa Railway Complex, the Cantúcio Tannery and the worker's dwellings – from Francisco Teodoro street, Vila Venda Grande, Vilas Manoel Dias, Vila Manoel Freire – have been identified in our study about the formation of the region as the origins of its development and they represent the conflicts for the preservation of the heritage nowadays. The analysis of the combined process of preservation-restructuring in Vila Industrial has helped us to understand the conflicts that take place from the urban interventions in city's areas of historical matters. The study has presented that what contributes the most for the conservation of the heritage architectural buildings in the region has been the continuous use, because the establishment of heritages has reflected in: the disinterest of the owners (heirs), the conservation of the houses, and, for more than one decade, the houses of the heritage villages have been occupied by low income population and they are the ones who effectively conserve the heritage places. While the Vila Manoel Dias and Venda Grande buildings are conserved, the emptying of one of the region's architectural building complexes for the materialization of rehabilitation projects has led to the ruin of Vila Manoel Freire's buildings. The conflicts for the preservation of Vila Industrial's architectural history heritage lead to a reflection about the importance of keeping the population near to heritage items in a period marked by the transformation of forms, habits and ways of life in the metropolis' regions.

Keywords: Cultural heritage - Campinas (SP); Urban heritage; Historic heritage - Campinas (SP)

SUMÁRIO

RESUMO.....	xv
ABSTRACT.....	xvii
LISTA DE FIGURAS.....	xxi
LISTA DE ABREVIATURAS.....	xxiii
INTRODUÇÃO	1
1. A CIDADE E O BAIRRO: FORMAÇÃO URBANA DA VILA INDUSTRIAL, BAIRRO OPERÁRIO DE CAMPINAS	19
1.1. A formação urbana de Campinas: de pouso à margem do caminho do ouro à metrópole regional.....	19
1.2. As vilas dentro da vila: formação urbana da Vila Industrial, bairro operário de Campinas.....	49
2. REESTRUTURAÇÃO URBANA E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL: OS FUNDAMENTOS TEÓRICOS DA PESQUISA.....	61
2.1 Intervenções urbanas contemporâneas em áreas de interesse histórico da metrópole: a reestruturação urbana e a preservação do patrimônio cultural.....	61
2.2. A preservação do patrimônio cultural em Campinas: a formação do CONDEPACC e os conflitos na preservação do patrimônio na cidade	76
3. A VILA INDUSTRIAL E O PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARQUITETÔNICO DE CAMPINAS: ENTRE A CONSERVAÇÃO E A REESTRUTURAÇÃO URBANA	91
3.1. A reestruturação urbana e a conservação do patrimônio histórico arquitetônico na Vila Industrial.....	91
3.2. A destruição do patrimônio histórico arquitetônico da Vila Industrial	112
3.3. Habitar o patrimônio: conflitos na conservação e usos do patrimônio histórico arquitetônico nas vilas Manoel Dias e Manoel Freire.....	120
CONSIDERAÇÕES FINAIS	135
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	139

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 - Patrimônio histórico arquitetônico da Vila Industrial.	30
Figura 2 - Estação Cultura e Complexo Ferroviário, bens tombados pelo CONDEPACC.	32
Figura 3 - Mapa: Campinas: formação e expansão da área urbana (1797–1929).....	56
Figura 4 - Matadouro Municipal e o Hospital dos Morféticos ao lado da Igreja de São Lázaro. .	58
Figura 5 - Planta da cidade de Campinas de 1929 e o desenho de Plano de Melhoramento Urbanos de Prestes Maia	61
Figura 6 - Reestruturação espacial entre o Centro e a Vila Industrial no início dos anos 1960. .	64
Figura 7 - A Praça Largo dos Cisnes e a Terminal Central de Campinas.....	65
Figura 8 - Córrego do Piçarrão (canalizado) às margens do antigo Curtume Cantusio no bairro da Vila Industrial.....	66
Figura 9 - As infraestruturas dos tempos: túnel de pedestres (1918) e Túnel Joá Penteado (1987 – 2009).....	68
Figura 10 - Imóveis em estudo de tombamento na Rua Dr. Ricardo na Vila Industrial.	70
Figura 11 - O Terminal Central: cidade ilegal dentro da cidade legal.	72
Figura 12 - Vila Industrial na década de 1920: Rua Alferes Raimundo e a entrada da Vila Manoel Freire.	76
Figura 13 - A Vila Industrial às margens do Complexo Ferroviário em na década de 1940 e em 2013.....	78
Figura 14 - Ruínas da Antiga Cia. Curtidora de Couros Campineira na Vila Industrial.	83
Figura 15 - Mapa: A Vila Industrial, bens tombados e a Área Especial de Reurbanização do Terminal Multimodal de Campinas – AERTM.....	112
Figura 16 - Entre a conservação e a reestruturação urbana.....	116
Figura 17 - A reestruturação espacial e o acúmulo desigual dos tempos na Vila Industrial.....	118
Figura 18 - O velho diante do novo (Rua Francisco Teodoro).	119
Figura 19 - Mapa: Reestruturação espacial e preservação do patrimônio cultural.	122
Figura 20 - Conjunto de prédios da antiga Imigração.....	127

Figura 21 - Casas da Rua Francisco Teodoro que conservam fachada e volumetria.....	128
Figura 22 - Casas da Rua Francisco Teodoro que conservam a volumetria.	129
Figura 23 - Vila Geni e a reestruturação espacial na Vila Industrial.	130
Figura 24 – Casas da Vila Manoel Dias.....	130
Figura 25 - Entradas do Beco Manoel Dias.	132
Figura 26 - Casas da Vila Manoel Dias em dois momentos 2010 e 2012.	133
Figura 27 - Casas da Vila Manoel Dias: casa de Manoel Dias e família.	134
Figura 28 - Casas da área externa da Vila Manoel Freire.	135
Figura 29 - Casa na entrada Vila Manoel Freire.	136
Figura 30 - Casas da parte interna do Beco Manoel Freire.....	136
Figura 31 - O acúmulo desigual dos tempos na Vila Industrial.....	139
Figura 32 - Mapa de circulação e dos diversos modos de acesso.	140
Figura 33 - Projeto de reconstrução e adaptação da Vila Manoel Freire.	154

LISTA DE ABREVIATURAS

AERTM – Área Especial de Reurbanização do Terminal Multimodal de Campinas.

ALL – América Latina Logística.

CNIC – Comissão Nacional de Incentivo à Cultura.

CEF – Caixa Econômica Federal.

CMU – Centro de Memória da Unicamp.

COHAB – Companhia de Habitação Popular.

CONDEPACC - Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas.

CONDEPHAAT - Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico e Turístico do Estado de São Paulo.

CSPC – Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural.

DIC – Distrito Industrial de Campinas.

EMDEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas.

FEPASA – Ferrovias Paulistas S.A.

IPHAN – Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

MIS – Museu da Imagem do Som de Campinas.

PAC – Programa de Ação Cultural.

PMC – Prefeitura Municipal de Campinas.

PT – Partido dos Trabalhadores.

SANASA – Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S.A..

SENAI – Serviço Nacional de Aprendizagem Industrial.

SPHAN – Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

TAV – Trem de Alta Velocidade.

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

VLT – Veículo Longo sobre Trilhos.

INTRODUÇÃO

O historiador campineiro, Benedito Barbosa Puppo (1980) ¹, já alertava, no início dos anos 1980, sobre o reduzido número de estudos científicos acerca da Vila Industrial, tendo em vista a importância socioeconômica do bairro no contexto da formação urbana de Campinas. O historiador esteve preocupado com a questão e produziu alguns artigos jornalísticos que registraram eventos importantes e nos foram úteis para compreender a formação do primeiro bairro operário de Campinas.

Essa mesma preocupação com a preservação do patrimônio histórico arquitetônico da Vila Industrial e registro das transformações do bairro que afligia o historiador aflige-nos e aflige aqueles que buscam compreender as intervenções urbanas em áreas de interesse histórico, pois buscamos analisar o processo combinado de reestruturação-preservação que se processa no bairro desde o final dos anos 1980.

As áreas de interesse histórico das metrópoles podem ser definidas como áreas que agregam formas arquitetônicas, funções e usos sociais que remetem a outros períodos históricos. Usualmente, segundo Villaça (2001), a expressão é utilizada para designar os chamados Centros Históricos, que, no passado, correspondiam à própria cidade. Nas últimas décadas, a expressão abrange além dos bairros tradicionais das elites, também os bairros operários e fabris, pois tornaram-se interessantes e atrativos aos anseios preservacionistas, aos empreendedores diversos e aos moradores de baixa renda, como alternativa de aluguel barato próxima ao centro.

É uma temática que interessa tanto aos arquitetos, urbanistas, historiadores e geógrafos quanto ao poder público, seja para a aplicação das normativas do Estatuto da Cidade ou para execução do Plano Diretor do município. É uma temática interdisciplinar por natureza, pois é carregada de grande complexidade e os conflitos de interesses nessas áreas exigem, para sua solução, ações e políticas intersetoriais².

¹ PUPPO, Benedito Barbosa. Nascimento e progresso da Vila Industrial (A estação Fepasa na vida de Campinas, 3). Correio Popular, Campinas, 19 de dezembro de 1980.

² O conceito de patrimônio cultural é reconhecido desde 1937 pela Lei de Tombamento (nº25 de 30/11/1937) pela Constituição Federal (Art. 216) e pelo Estatuto da Cidade (Lei nº 10.257 de 10/07/2001), e deve, desta forma, estar descrito nos Planos Diretores para que as intervenções urbanas em áreas de interesse histórico contribuam com a justiça social e ao direito à cidade.

Nesse sentido realizamos um estudo sobre a formação urbana do bairro da Vila Industrial para registrarmos a produção e a transformação daquilo que estamos denominando como patrimônio histórico arquitetônico. Para tanto, definimos o seu conteúdo: a) conceitual e legal; b) material, ou seja, os edifícios, os objetos e demais formas-conteúdos que se busca preservar; e c) os usos e as funções atribuídos a tais bens culturais, que são fornecidos pela descrição dos agentes sociais que disputam e se apropriam do bem cultural.

O conceito de patrimônio histórico arquitetônico está atrelado a uma definição maior, que envolveria o de patrimônio cultural. Conforme Choay (2001), o conceito foi tratado sob diversos ângulos, resultado de agentes de preservação e práticas preservacionistas³ de acordo com os diferentes períodos históricos.

No Brasil, a instituição da Lei de tombamento de 1937 é um marco desse reconhecimento e de um dos tratamentos dados à temática, sendo o conceito mais associado às noções de monumento arquitetônico, de estética barroca rococó e de monumento de pedra e cal, e as práticas derivadas desta noção estiveram atreladas à formação do ideário nacional. Assim, a Lei de tombamento define

Art. 1º Constitue o patrimônio histórico e artístico nacional o conjunto dos bens móveis e imóveis existentes no país e cuja conservação seja de interesse (sic) público, quer por sua vinculação a fatos memoráveis da história do Brasil, quer por seu excepcional valor arqueológico ou etnográfico, bibliográfico ou artístico.

Tal definição normativa esteve associada por muito tempo às práticas mais centralizadas do Estado e do Instituto do Patrimônio Histórico Arquitetônico Nacional – IPHAN. A ampliação da rede institucional de órgão e conselhos de preservação estaduais e municipais, desde os anos 1967 e 1987⁴, respectivamente, ocorreu associada com a ampliação e revisão do conceito de patrimônio cultural, bem como das práticas de preservação antes centralizadas. Desta forma, o patrimônio cultural é assim definido pela Constituição Federal de 1988:

³ A autora faz uma importante discussão histórica sobre as diferentes concepções e práticas de restauração do patrimônio, bem como explica a expansão das práticas patrimoniais naquilo que denominou de “Patrimônio histórico na era da indústria cultural”, em que analisa as diferentes tendências de valorização do patrimônio para o consumo turístico e cultural, bem como as dificuldades de preservação nessas áreas. Ver Choay (2001, Cap. VI).

⁴ O Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT foi instituído em 1967 e o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas em 1987.

Art. 216. Constituem patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência à identidade, à ação, à memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem:

I - as formas de expressão;

II - os modos de criar, fazer e viver;

III - as criações científicas, artísticas e tecnológicas;

IV - as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico-culturais;

V - os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico. (grifos nossos)

Assim, conforme os consensos de patrimônio cultural expressos nas leis de 1937 e 1988, consideramos o patrimônio histórico arquitetônico como o conjunto de formas materiais, urbanas e rurais, que expressam os diferentes tempos da produção do espaço.

O espaço do bairro é formado por conjuntos arquitetônicos, como os da Rua Francisco Teodoro e da Rua Alferes Raymundo, e vilas constituídas em ruelas de paralelepípedos como as Vilas Manoel Dias, Manoel Freire e Venda Grande (Figura 1). As casas foram construídas pelos proprietários para abrigar a população operária de Campinas e representam um modo “exemplar de arquitetura operária, de grande valor histórico/social”⁵. São casas geminadas de poucos cômodos (três no geral), possuem a testada sobre a calçada, com adornos nas portas e janelas⁶.

Segundo o historiador Lapa (1996), com a tragédia dos surtos epidêmicos de febre-amarela do período de 1889-1897, instalou-se em Campinas a Comissão Sanitária do Estado, liderada por Saturnino de Brito. Esta conseguiu unir as elites fundiárias em torno do ideal urbanismo sanitário, que buscava, ao mesmo tempo, defender a cidade das epidemias, mas também garantir o enriquecimento dessas elites agrárias. Tal fato se sucedeu com a criação de empresas privadas prestadoras de serviços (de Gás, Luz, Iluminação, Transportes e Saneamento), que ficaram responsáveis pelas obras, bem como escolheram quais áreas deveriam ser atingidas.

A produção de um novo tipo de cidade, mais limpa e higiênica (vide instituição dos códigos de obras e construções), envolvia substituir as antigas construções do ciclo canavieiro pela arquitetura que representasse os ideais dos fazendeiros de café. No período de 1889 a 1930, temos a instauração da produção da cidade capitalista, em que os mesmos proprietários das

⁵ Conforme a Resolução de Tombamento nº 19/1994.

⁶ Conforme a resolução de tombamento do Conjunto Arquitetônico Vila Industrial, na Rua Francisco Teodoro e Venda Grande, o patrimônio histórico arquitetônico do bairro é definido como as “edificações construídas no final do século XIX e começo do século XX para habitação de operários de empresas do município, entre elas, a Cia. Paulista de Estradas de Ferro” (Resolução do CONDEPACC nº85/2009).

fazendas de café transformaram-se nos construtores da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, depois Fepasa, e proprietários das empresas de serviços públicos responsáveis pelas obras de canalização de córregos e expansão da rede de abastecimento.

Em especial, as habitações insalubres que serviam à população de escravos libertos, em geral habitações precárias, e mesmo os cortiços na área urbana tornaram-se indesejáveis, ainda mais sob a retomada do crescimento econômico e migratório do pós-epidemia. Assim, acentuou-se a divisão da cidade que daria relativa autonomia e isolamento ao bairro operário que viria a crescer durante as primeiras décadas do século XX.

O bairro da Vila Industrial formou-se às costas da Estação Ferroviária da cidade, na área de dois cemitérios e na proximidade dos Lazaretos dos Morféticos, do Matadouro Municipal e do conjunto denominado Imigração. Desde o final do século XIX, o bairro constituiu-se como o lugar que abrigaria os trabalhadores da ferrovia, indústrias e curtumes num local considerado arrabalde insalubre da cidade. Desde o final do século XIX, as instalações destes “equipamentos urbanos” nas áreas afastadas da cidade já assinalavam os interesses de produção de uma cidade segregada.

A análise de Rolnik (1997, p.13), sobre a história das leis associada à urbanização de São Paulo nos ajuda entender os conflitos entre a cidade projetada (legal) e a cidade praticada (legal e a clandestina). Segundo a autora, podemos interpretar as leis e planos urbanísticos como um “marco delimitador de fronteiras de poder”, no qual a lógica da produção imobiliária, oculta no urbanismo e leis praticadas, definiriam historicamente as formas de apropriação e produção do espaço.

Assim, durante o período de 1930 até 1987, consideramos que houve uma amplificação do urbanismo praticado no final do século XIX. A necessidade de produção de uma cidade industrial levou à implantação do chamado Plano de Melhoramentos Urbanos, idealizado por Prestes Maia e executado entre 1938 e 1962. A execução deste plano ambicioso para a reestruturação viária da área central e conexão desta com as rodovias projetadas contribuiu para aumentar o contraste no espaço de Campinas, Sul (pobre) e o Norte (rico) ⁷.

Durante a elaboração do projeto de pesquisa, já munidos de referencial teórico sobre o tema, conseguimos identificar que o processo de preservação do patrimônio cultural (material e imaterial) da Vila Industrial ocorre combinado e de maneira contraditória à renovação e

⁷ Traremos o tema para análise no primeiro capítulo da dissertação.

substituição de antigas formas espaciais. Conforme nos ensina Santos (1978; 1988): o espaço geográfico é resultado de um contínuo acúmulo desigual de tempos, onde o novo e o velho se combinam e se sobrepõem, ganhando novas formas, funções e usos, de acordo com cada período histórico.

Identificamos que a partir do final dos anos 1980, na Vila Industrial, a produção de um elevado número de condomínios verticais esteve associada ao início da construção do Túnel Joá Penteado em 1987 e de novas obras viárias e de canalização sobre o córrego do Piçarrão. A escassez de terrenos na área central da cidade e a proximidade da Vila Industrial facilitada pelo túnel atraíram investidores imobiliários.

De modo combinado a esse processo, percebemos também uma aguda influência do Conselho de Preservação do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC enquanto agente político da produção do espaço geográfico, pois, pela instituição dos tombamentos⁸, limitam-se as possibilidades de renovação da materialidade no bairro e região. Ambos os eventos, de construção do túnel e da criação do CONDEPACC foram marcos definidores do recorte temporal da pesquisa, assim definido para o período de 1987 a 2013.

Em particular, as antigas áreas centrais das grandes aglomerações metropolitanas, os chamados Centros Históricos e demais áreas de interesse histórico, como antigas zonas portuárias e industriais decadentes, transformaram-se, desde os anos 1990, em locais de intervenções que buscassem a sua revalorização. Seja pela instalação de novas infraestruturas ou pela renovação das formas espaciais, são realizadas obras que privilegiam a fluidez territorial e a implementação de novos empreendimentos imobiliários em detrimento dos usos sociais históricos.

O estado atual de conservação, bem como os usos e funções dos bens culturais de parte do bairro podem ser vistos na Figura 1.

⁸ O tombamento é o reconhecimento legal da importância e necessidade de preservação do patrimônio cultural. É o instrumento legal que restringe as ações sobre um bem cultural (edifícios, conjuntos arquitetônicos, saberes populares), pois qualquer intervenção sobre o mesmo deve responder e respeitar os novos parâmetros legais e técnicos impostos. O tombamento garante também que se crie uma área envoltória de proteção para preservar a sua visibilidade, ou seja, os proprietários dos demais imóveis adjacentes responderiam pelas mesmas normas. Conforme: Decreto Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm>. Acessado em 21/01/2013.



Figura 1 - Patrimônio histórico arquitetônico da Vila Industrial.

No sentido horário: Vila Manoel Dias, Conjunto na Rua Francisco Teodoro, Vila Manoel Freire, Terminal Multimodal de Campinas. Fotos do autor, 2012.

Apesar da instituição dos tombamentos, muitos bens culturais de Campinas e do bairro da Vila Industrial chegaram às ruínas, como foi o caso do conjunto de casas da Vila Manoel Freire, casas operárias do início do século XX que foram tombadas no ano 1994 pelo CONDEPACC. Após o tombamento, o conjunto foi esvaziado pelo Departamento de Urbanismo, no ano de 1995, para a realização de reformas e a construção de um Centro Cultural, projeto que não se concretizou e a Vila Manoel Freire chegou às ruínas. Os imóveis ficaram vazios por cinco anos e chegaram às ruínas.

Após esse episódio de esvaziamento, as casas da Vila Manoel Freire foram ocupadas por população de baixa renda, que transformou as ruínas em algo habitável. Atualmente, os moradores aguardam a construção de moradias populares pelo poder público para que seja cumprida a ordem de reintegração de posse dos imóveis da vila. O mesmo não aconteceu com os imóveis das demais vilas tombadas no bairro. A população de baixa renda que ocupa os imóveis

há mais de uma década é quem realiza a conservação efetiva dos conjuntos tombados: a Vila Manoel Dias e o Conjunto Arquitetônico da Francisco Teodoro – Venda Grande foram considerados relativamente conservados.

O caráter combinado de preservação-reestruturação pode ser visto na última foto da Figura 1, com exemplar de casa ferroviária que sobrou da Vila Riza e o Terminal Multimodal Ramos de Azevedo ao fundo. Nesse caso, nossa análise mostrou que, apesar da abertura de um estudo de tombamento pelo CONDEPACC, ocorreu a demolição do conjunto de habitações ferroviárias denominado Vila Riza para a construção do Terminal Multimodal em 2007.

Dentro do novo terminal da cidade, quatro das dezoito casas da antiga vila ferroviária estão conservadas após reformas e aguardam função. A Vila Riza se encontrava em área tombada pertencente ao Complexo Ferroviário. Este, por sua vez, apresenta uma série de galpões que aguardam por reformas e novas funções. Um projeto federal visa transformar o antigo complexo ferroviário em estação do Trem de Alta Velocidade – TAV, que ligaria as metrópoles de Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro.

Desta forma, em relação aos usos e às funções atribuídas a tais bens culturais, o estudo mostrou que o que mais contribuiu para a conservação dos conjuntos arquitetônicos tombados no bairro foi a continuidade do uso, pois a instituição dos tombamentos refletiu no desinteresse dos proprietários (herdeiros) e na conservação das casas. Os edifícios antigos resistem às transformações quando possuem uso continuado. As adaptações são necessárias a sua sobrevivência, pois, quando perdem a sua funcionalidade, facilitam as demolições ou descaracterização dos usos.

Nosso objetivo com esta investigação foi identificar e analisar os conflitos nos usos e pela preservação do patrimônio cultural da Vila Industrial que se processam sob o contexto da reestruturação urbana. Nossa empreitada esteve baseada na identificação dos agentes produtores do espaço (CORREA, 1989), no sentido de compreender as atuais normas e práticas nas áreas urbanas de interesse histórico, bem como os conflitos de interesses pela apropriação da área.

Nossas reflexões incidem sobre dois estudos de caso. No primeiro, analisamos o processo de preservação do patrimônio histórico arquitetônico no bairro baseando-nos na leitura e interpretação do processo jurídico que legitimou às Vilas Manoel Dias e Manoel Freire o título de patrimônio cultural.

No segundo estudo de caso, analisamos o processo de reestruturação espacial do bairro a partir da identificação dos edifícios verticais que foram produzidos sobre áreas de valor histórico⁹: antigo Matadouro Municipal, Lazareto dos Varilosos, Lazareto dos Morféticos, Fábrica de Seda Nacional; e da destruição da Vila Riza, vila ferroviária localizada dentro do Complexo Ferroviário, que ocorreu para a construção do Terminal Multimodal de Campinas, em 2006.

A seguir, apresentamos a Figura 2, que mostra a vista externa do Complexo Ferroviário, às margens do Terminal Multimodal Ramos de Azevedo. Detalhe da torre da Estação Cultura e de dois galpões do Complexo, um em ruínas e o outro reformado, mas ainda sem uso.



Figura 2 - Estação Cultura e Complexo Ferroviário, bens tombados pelo CONDEPACC.

Fotos do autor, 10/09/2010.

⁹ Para definirmos o recorte espacial da pesquisa, recorreremos à cartografia temática, para a identificação dos marcos históricos da formação do bairro da Vila Industrial e daquilo que constitui seu patrimônio cultural. A partir da leitura das plantas das cidades de 1878, 1900, 1916 e 1929, foi possível identificar os marcos geográficos citados, bem como, a reestruturação espacial materializada.

Nossa hipótese para o primeiro estudo de caso é que o que garante a conservação do patrimônio arquitetônico da Vila Industrial é a continuidade do uso dos bens culturais. Nas Vilas Manoel Dias e Manoel Freire, o Departamento de Urbanismo indicou, no ano de 1995, o risco de desabamento de um grande número de imóveis de ambos os conjuntos. Mediante projetos de recuperação, apenas a Vila Manoel Freire foi esvaziada, instalando conflitos que aceleraram a deterioração do conjunto. Apesar das tentativas de esvaziamento do conjunto arquitetônico adjacente (a Vila Manoel Dias), a apropriação das casas por população de baixa renda após abandono dos herdeiros garantiu que o conjunto apresentasse-se, atualmente, relativamente conservado.

No segundo estudo de caso, consideramos que o poder público local definiu práticas, sob a alcunha da revitalização-reabilitação da área central, utilizando como estratégia a expulsão de moradores e a destruição do patrimônio cultural da Vila Riza para instalação do Terminal Multimodal da cidade. Essa prática apresentou-se relacionada com a verticalização do bairro e as expectativas de transformação do Complexo Ferroviário, seja para atender ao projeto de construção do Trem de Alta Velocidade ou aos interesses do mercado imobiliário com a recriação das relações sociais e afastamento dos moradores de baixa renda das áreas de investimento.

Nossa análise está subdividida em três capítulos. No primeiro, fazemos um resgate da história de Campinas para compreender o contexto da formação urbana da Vila Industrial na cidade. Nosso objetivo, com essa investigação histórica, foi identificar os diferentes períodos de permanências e transformações, materiais e imateriais, que constituíram o patrimônio cultural do bairro em questão.

No segundo capítulo, buscamos relacionar teoricamente as concepções de espaço geográfico no sentido de sua produção, com os processos de reestruturação urbana e preservação do patrimônio cultural, ou seja, apresentamos um debate acerca das intervenções urbanas contemporâneas nas áreas de interesse histórico das cidades. Conforme Paes (2010), esses processos desenvolveram-se a partir dos anos 1960 e 1970 nos EUA e Europa, e se reproduziram a partir dos anos 1990 no Brasil. Em outro subitem do capítulo, direcionamos nosso olhar para Campinas e fazemos uma introdução da análise de tais processos.

No terceiro capítulo, analisamos como o processo de reestruturação urbana (material e imaterial) do bairro Vila Industrial se relaciona com a instituição de normas de preservação no atual momento histórico. Descrevemos e analisamos a atual situação dos bens tombados no

bairro, bem como resgatamos a memória dos antigos moradores removidos da Vila Riza para a construção do Terminal Multimodal. Por fim, em outro subitem, resgatamos as ações e concepções dos diferentes agentes produtores do espaço no conflito pela conservação do patrimônio histórico arquitetônico das Vilas Manoel Freire e Manoel Dias.

O percurso metodológico da pesquisa – ou como “a existência precede a essência”

Esta pesquisa tem início com a minha chegada a Campinas no ano de 2008. As indagações que norteiam este estudo e os fenômenos que buscamos descrever são parte da vivência cotidiana de pesquisador-morador do bairro, ou seja, partem da minha experiência pessoal nas idas e vindas entre o centro da cidade e a Vila Industrial, bairro que moro desde então.

A arquitetura da Vila Industrial sempre me chamou a atenção pela forma das habitações e dos conjuntos de casas geminadas com a testada sobre a calçada: casas velhas. Passar diante dessas janelas é adentrar o cotidiano de um bairro que se formou em outro tempo. Da janela, é possível ver os moradores, muitos deles idosos e, na maior parte, mulheres, mas também pessoas simples, jovens e muitas crianças de origens distintas.

Para muitos colegas de trabalho, o meu trajeto era muito perigoso. Recomendavam trafegar apenas durante o dia próximo à rodoviária ou pelo túnel de pedestres que liga a Vila Industrial ao centro da cidade. Hotéis, bares de má fama, bingos, galpões e fábricas abandonadas, prostituição, tráfico de entorpecentes, cortiços, catadores, transeuntes, trabalhadores e consumidores de toda espécie fazem parte do local.

A chamada “cracolândia”¹⁰, às margens da antiga rodoviária e do Complexo Ferroviário, na fronteira entre a Vila Industrial e o centro de Campinas, não podia passar despercebida: com mendigos, pedintes maltrapilhos e usuários de drogas. Apesar da demolição da antiga rodoviária, em março de 2010, e da repressão policial que dispersou a massa de marginais, muitos desses ainda insistem em permanecer no lugar. Atualmente, os traficantes e usuários de drogas utilizam

¹⁰ Expressão utilizada pela mídia jornalística para se referir às áreas de tráfico e consumo de drogas nas grandes cidades. Em Campinas, após a demolição da antiga rodoviária, parte da cracolândia se deslocou para a área do Terminal Central da cidade. Desde 2009, com Decreto Municipal nº 16.823 de 28 de outubro de 2009, foi criado o Comitê Gestor de Fiscalização Integrada - COFISC e instituído o programa “Tolerância Zero” para o combate ao tráfico e controle dos usos na região.

a área interna do Terminal Central de Campinas e de seu entorno para venda e consumo de drogas. Este último, conta ainda com os galpões do antigo e desativado Complexo da FEPASA como refúgio da polícia e transeuntes.

Pelo meu caminho cotidiano, três Becos ¹¹ de casas amontoadas, muitas em ruínas, eram para mim, até então, um território desconhecido, não ousava atravessá-los: um gueto. As conversas na padaria, no ônibus, no mercadinho levaram-me a querer compreender aquele bairro que me acolhera. Como geógrafo, perguntava-me: quando esse bairro se formou? Em qual período histórico da cidade? Quais eram as construções que representam esse período de formação? Qual é a lógica da produção daquele espaço? Por que esse abandono do complexo ferroviário?

Um dia, atrasado e a caminho do trabalho, cortei o caminho por um dos Becos. Encontrei um lugar fora do tempo. Pensei: está aqui! É aqui que começou o bairro. Encantado e curioso, observei atentamente o lugar. Percebo que estou sendo observado por uma criança que sorri. Meus passos adentram o beco: chão de cimento incompleto e rachado, buracos e barro; mais adiante, os paralelepípedos. Agora, eu via as casas, via a Vila. Casas muito antigas. As portas entreabertas, algumas pessoas nas entradas de suas residências. “Estou quase dentro das casas”, refletia. As pessoas se movimentando dentro de suas moradas velhas, coloridas; casas geminadas, coladas umas às outras, baixas. Quando teriam sido construídas? Teriam relação com a ferrovia? Os Becos, para mim, agora tinham outro nome, eram as Vilas Manoel Dias e Manoel Freire.

Casas do início do século XX, próximas à nova e moderna rodoviária, inaugurada em junho de 2008, ao lado dos envelhecidos e fantasmagóricos galpões de lata enferrujada da antiga Fepasa. A beleza está nos olhos de quem vê. Entre aqueles que habitam a cidade, a minoria escolhe onde mora. A corrida pelo morar e pelo investir eleva muito os preços dos imóveis. Casas antigas, terrenos baldios, antigos estabelecimentos e armazéns são disputados e abandonados. Esse cenário evidencia as mudanças no espaço geográfico. Os vestígios do passado marcam os diferentes períodos de transformações das sociedades.

¹¹ O nome Beco ou Becos é utilizado pelos moradores e vizinhos da Vila Manoel Freire, mas, em especial, da Vila Manoel Dias. Utilizamos a expressão com letra maiúscula, pois se trata de um substantivo próprio.

Uma conversa com uma moradora do bairro, a costureira de nome T ¹², que conheci solicitando um serviço de reparo numa de minhas roupas, trouxe diversas indagações sobre a condição do bairro. A partir dessa conversa, realizada no ano de 2009, tive conhecimento da demolição da vila de ferroviários, a Vila Riza, que existiu até 2007, localizada dentro do complexo ferroviário da Fepasa.

Procurei saber a respeito da demolição da Vila Riza. Vasculhei o noticiário, blogs e páginas sobre a preservação do patrimônio cultural da cidade, em vão. Tentei encontrar a costureira T, mas ela havia se mudado. A alternativa foi pesquisar sobre aquilo que ainda existia materialmente ¹³.

O sino da Igreja São José ainda marca a passagem das horas do dia e da noite no bairro da Vila Industrial. Por vezes, algum trem de carga apita avisando da sua passagem. O barulho da locomotiva e dos vagões talvez já não chame mais a atenção dos moradores. Com a demissão em massa promovida pelas privatizações das ferrovias nos anos 1990, e após a desativação da estação e do complexo ferroviário em 2001, muito dos antigos moradores do bairro, ex-ferroviários e trabalhadores dos curtumes mudaram-se ou faleceram, mas muitos ainda permanecem e guardam os acontecimentos e hábitos antigos do bairro na memória ¹⁴.

A faculdade, a nova rodoviária, os novos comércios e serviços dão um novo ritmo ao antigo bairro operário. No ano de 2013, na Vila Industrial, os muitos trabalhadores indo e chegando, moradores, viajantes, transeuntes, estudantes que circulam próximo à nova rodoviária ou a caminho do centro ainda convivem com esse cenário. O complexo ferroviário em ruínas contrasta com a imponência arquitetônica do Terminal Multimodal de Campinas; a instalação da Faculdade Metrocamp/IBTA ¹⁵ no ano de 2009 alterou o fluxo de pessoas e veículos no bairro; a

¹² Utilizarei a letra inicial do nome dos entrevistados a fim de preservar a sua identidade. Essa ideia foi retirada da obra “O processo” de Franz Kafka, no qual o personagem principal do romance, K., é alvo de um julgamento em que é acusado de um crime, mas não sabe qual crime cometeu.

¹³ Um ano depois, consegui reencontrar a costureira em uma visita que fiz ao conjunto de habitações que foi construído para os ex-moradores da Vila Riza, a poucos metros da nova rodoviária, quando solicitei uma entrevista a fim de conhecer a sua versão sobre a demolição e a remoção dos moradores da Vila Riza.

¹⁴ Dois importantes estudos que tratam da memória dos moradores da Vila Industrial foram produzidos, um por Velasco (2005) e o outro por Zambello (2005).

¹⁵ A faculdade citada foi construída sobre antigas estruturas de uma edificação que serviu ao Cine Rex e a um armazém que funcionou durante décadas na principal avenida do bairro, a Sales de Oliveira. A construção ficou abandonada durante anos, tornando-se abrigo de moradores de rua e usuários de drogas. Atualmente, a instituição Metrocamp/IBTA possui cinco mil alunos, distribuídos em cursos de graduação e pós-graduação. No ano de 2012, o Colégio Objetivo Campinas instalou-se no mesmo prédio, dividindo espaço com a faculdade; hoje, a unidade do colégio possui dois mil alunos.

construção de dezenas de edifícios verticais rompe com o padrão de construções do bairro, recriando os costumes de um antigo bairro operário.

Assim, a fim de analisar o processo combinado de reestruturação-preservação do patrimônio que ocorre na Vila Industrial no período 1988 até 2013, recorreremos a diversas metodologias de pesquisa ao longo de nossa investigação. Foram elas: revisão bibliográfica, pesquisa documental, levantamento de artigos em jornais periódicos, levantamento fotográfico, análise cartográfica e trabalhos de campo.

a) Pesquisa documental

A pesquisa documental esteve assentada nos arquivos digitais do órgão de preservação municipal, o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas — CONDEPACC. A análise do processo 003/90 foi realizada a partir de *downloads* da página oficial do órgão. Buscamos realizar a leitura para apreender os agentes produtores do espaço. Os processos analisados estão disponíveis no sítio oficial da Prefeitura Municipal de Campinas ¹⁶.

Utilizamos também o sítio da Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas — EMDEC ¹⁷, a fim de obtermos dados sobre a nova rodoviária e o projeto do trem de alta velocidade.

A Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural de Campinas, nos forneceu os estudos de tombamento, em versão PowerPoint, do Conjunto Arquitetônico na Vila Industrial, na Rua Alferes Raimundo (Processo nº009/2009) e do Conjunto Arquitetônico da Rua Francisco Teodoro e Venda Grande (Processo nº001/2001). Ambas as apresentações fornecem revisões históricas sobre o bairro, fotos do patrimônio arquitetônico, bem como o histórico das construções dos conjuntos arquitetônicos no contexto da cidade. Os estudos estão citados nas referências bibliográficas como: Alvite (2013) e Anunziata (2008), respectivamente.

Por fim, recorreremos à PUC-Campinas, que nos forneceu as plantas da cidade de Campinas dos anos 1797, 1842, 1878, 1900, 1916 e 1929, em formato digital e com boa resolução, que serviram de base para a produção cartográfica (Figuras 1, 3 e 7).

¹⁶ Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/bens-tombados/listaBens.php>.

¹⁷ Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/home.php>.

b) Artigos de jornal

Recorremos à mídia impressa a fim de verificarmos factualmente os elementos materiais e imateriais mencionados pela bibliografia sobre as peculiaridades geográficas do bairro, sua história e o modo de vida possibilitado pela sua arquitetura, ou seja, aquilo que constitui o patrimônio cultural da Vila Industrial. É importante destacar que a mídia possui um importante papel na identificação das ideologias constitutivas das estratégias espaciais do poder público, do mercado, do Conselho de Preservação e da sociedade civil, bem como é responsável pela crítica e disseminação destas ideologias. O conteúdo dos artigos nos permite considerar também a mídia, um agente produtor do espaço, ao menos dos significados atribuídos aos lugares da cidade, pois, além de oferecer importantes pistas dos conflitos e práticas sociais, tem importância política de destaque no âmbito local. Entre os diferentes discursos grafados no jornalismo local, temos representadas as vozes e aspirações dos diversos agentes produtores da geografia e da memória da cidade.

O nosso intento foi perceber quais são as permanências e as transformações que ocorrem no bairro e na cidade de Campinas. As dinâmicas de valorização identificadas ao longo deste estudo estão por transformar as características deste bairro; aquilo que foi chamado de explosão da cidade e metropolização por Carlos (2003; 2007a), ou seja, a fragmentação da unidade dos centros históricos e dos bairros e a produção de novas centralidades no espaço.

Foram selecionados artigos de jornal dos jornais Correio Popular, Jornal de Domingo e Diário do Povo pertencentes ao acervo do Centro de Memória da Unicamp – CMU¹⁸, referentes ao período de 1977 a 2013, que tivessem a Vila Manoel Freire, a Vila Manoel Dias e a Vila Industrial como temática. Essa seleção está relacionada com a periodização adotada e com o nosso recorte temporal de análise: 1987 a 2013, que será descrita no primeiro capítulo.

As crônicas do cotidiano e do jornalismo-histórico nos trouxeram fatos sobre a Vila Industrial que permitem evidenciar aquilo que lhe diferencia, enquanto lugar, dos demais lugares da cidade. Consideramos que as notícias selecionadas nos forneceram evidências materiais suficientes que nos auxiliaram na comprovação de nossa hipótese. Além disso, os artigos, respondem a uma série de questões fundamentais de nossa pesquisa: Qual a importância histórica e cultural do bairro da Vila Industrial na formação urbana da cidade de Campinas? Em que momento as transformações do bairro mostram indícios de sua desvalorização material e

¹⁸ O CMU disponibiliza o material impresso na sua biblioteca e também no formato digital.

imaterial? Em outras palavras, em quais momentos temos evidências do movimento de reestruturação espacial e da preservação do patrimônio cultural do bairro? Quais as razões e fatos, apesar do tombamento das vilas, que levaram ao arruinamento das Vilas Manoel Dias e Manoel Freire?

c) Levantamento Fotográfico

Entre os trabalhos de campo realizados entre 2011 e 2013, buscamos registrar as transformações e permanências que ocorrem na Vila Industrial a fim de ilustrarmos e registrarmos os processos analisados.

Além disso, realizamos uma pesquisa documental nos arquivos de imagens do Museu de Imagem do Som de Campinas – MIS e no Centro de Memória da Unicamp – CMU para obtermos fotografias que retratem as vilas Manoel Dias, Manoel Freire e Riza no tempo de sua formação e degradação, a fim de compará-las com as atuais, porém, apesar do grande acervo constavam poucas fotografias das vilas e deram todas imagens aéreas.

Os processos de tombamento analisados possuem um rico material fotográfico relativo aos inventários que subsidiaram os estudos. No entanto as fotos originais não constam no processo, apenas fotocópias que primaram por destacar os detalhes de fachada, volumetria e adornos das construções, o que impede o reconhecimento do estado de conservação das mesmas nos períodos em que as fotografias foram tiradas.

d) Análise Cartográfica

A partir dos levantamentos de dados cartográficos do período — as plantas da cidade de Campinas dos anos 1797, 1842, 1878, 1900, 1916 e 1929 ¹⁹ —, produzimos uma sequência de mapas que mostram empiricamente a formação e expansão urbana da cidade, a fim de destacar os principais eventos, materiais e normativos relacionados à Vila Industrial.

Com o auxílio do programa de geoprocessamento de dados ARCGIS 10, delineamos os contornos urbanos de cada período e sobrepusemos as plantas que, devidamente georreferenciadas, permitiram a produção de nossos mapas.

¹⁹ Nos dias 11 e 14 de dezembro de 2012, visitamos a universidade PUC – Campinas para complementar a pesquisa documental. Tivemos acesso às plantas citadas, além da instituição ceder os mesmos mapas no formato digital em boa resolução.

Para elaboração da Figura 1 foram utilizadas as plantas da cidade de Campinas citadas acima. A partir da técnica de sobreposição, criamos arquivos do tipo *shapefile* e, com o auxílio do programa de mapeamento citado, construímos um mapa que mostra, de maneira empírica, a formação urbana de Campinas e da Vila Industrial.

Para a construção da Figura 3 recorreremos às plantas de 1900 e 1929 da cidade. Com o auxílio do programa *Google Earth*, assinalamos as formas-conteúdos que foram estruturais para o desenvolvimento espacial do bairro em questão e que permitiram a delimitação teórica do bairro. Utilizamos o Decreto nº 10.424, de 05 de maio de 1991, lei referente ao tombamento do Centro Histórico de Campinas, e informações do mapa elaborado por Francisco (2008, p. 26).

A Figura 7 foi construída para representar a síntese do processo reestruturação-preservação por nós analisado. Para tanto, recorreremos às plantas da cidade de 1797, 1842, 1878, 1900, 1916 e 1929, nas quais destacamos, a partir da técnica de sobreposição, os principais locais históricos do bairro a fim de assinalar o movimento de manutenção e transformação das formas. Chegamos ao resultado final com a identificação dos locais assinalados e, por meio de trabalhos de campo, identificamos as formas que foram produzidas e mantidas nos locais identificados: Lazareto dos Varilosos, Lazareto dos Morféticos, Matadouro Municipal, Conjunto da Imigração, Fábrica de Seda e Curtume Cantúsio.

e) Trabalhos de Campo

Utilizamos registros pessoais em caderno de campo, realizamos levantamentos fotográficos e aplicamos entrevistas abertas e semidirecionadas para levantar dados empíricos para nossa investigação.

Utilizamos uma máquina digital de 5 MP para o registro de imagens e um aparelho MP4 com memória de 8GB para registro do áudio das entrevistas. Nossa ideia foi resgatar a memória dos moradores da Vila Riza e um pouco da territorialidade que foi suprimida pela demolição da vila; além de registrar os conflitos nos usos e na preservação das Vilas Manoel Freire e Manoel Dias.

Nosso objetivo foi resgatar a memória dos moradores da Vila Riza e recuperar a territorialidade que foi suprimida pela demolição da vila; além de registrar os conflitos nos usos e na conservação das vilas Manoel Dias e Manoel Freire. Foram realizadas duas entrevistas com moradores da Vila Riza, das quais participaram os chefes de quatro famílias; na Vila Manoel

Dias foram realizadas duas entrevistas com dois chefes de famílias; e na Vila Manoel Freire foram realizadas outras duas entrevistas com dois chefes de famílias.

A principal entrevista, concedida por T, aconteceu a partir de uma visita ao conjunto construído para os antigos moradores da Vila Riza. Na primeira entrevista (ocorrida no sábado, dia 24 de outubro de 2011, no período da tarde), conversei com três mulheres: a Dona G, mulher idosa, negra, viúva do marido que se aposentou na ferrovia; a Senhorita A, mãe de uma menina de 13 anos, solteira e desempregada; e a Senhora S, dona de casa, mãe de três filhos, casada com antigo trabalhador que foi demitido da ferrovia durante as privatizações.

Nessa primeira entrevista, conversamos sobre a saída deles da Vila Riza. As mulheres lembram com tristeza da saída, mas divergiram sobre a condição de moradia: Dona G lembra com saudade da casa, mas prefere a de agora, “menor e mais novinha”; a Senhora S tem saudade de sua horta e de seu pomar, além de que “a casa (anterior) era bem maior”; já a Senhorita A não soube avaliar, declarando: “não lembro direito de lá”.

As três mulheres concordavam que a pessoa certa para conversar era Dona T. Dessa conversa, descobri que Dona T foi líder no processo de resistência à expulsão da Vila Riza. Consegui o contato de T com a sua vizinha, a Senhorita A, e marcamos um encontro na sua casa.

A entrevista foi realizada no dia 3 de outubro de 2011, sábado à tarde. No diálogo com a Dona T, tivemos a oportunidade de relembrar um pouco do cotidiano das famílias na antiga vila ferroviária, que expressam um pouco de sua territorialidade que foi destruída.

Em trabalho de campo realizado na Vila Manoel Dias no dia 8 de julho de 2012, um domingo à tarde, realizamos entrevista semidirecionada com duas moradoras: a Senhora E, moradora do nº 33 há cinco meses, de aproximadamente 40 anos, desempregada, mãe de uma menina de 13 anos portadora de paralisia cerebral; e outra moradora de nome R, com pouco mais de 30 anos, irmã da primeira, moradora da casa nº 43, mãe de dois filhos, casada com um pedreiro.

Nesse mesmo dia, entrevistamos um casal de moradores da Vila Manoel Freire: o Senhor R, servente de pedreiro, com pouco mais de 40 anos, e sua esposa, a Senhora V, dona de casa e mães de dois filhos. Na entrevista, obtive informações sobre a ocupação da Manoel Freire.

Ao final da tarde, conversamos com outra moradora da Vila M. Freire. As informações sobre a ocupação foram confirmadas por Dona N, idosa, negra, ajudante de serviços gerais durante mais de 20 anos em colégio privado da cidade, aposentada, mora em uma das casas da

parte externa da Vila Manoel Freire com o filho de quase 30 anos, que está desempregado. Dona N também me recebeu na porta de sua casa perguntando se eu era “estudante da Unicamp” e se eu iria ajudá-los, declarando que “sempre vem gente da Unicamp aqui”. Dona N me orientou a falar com o representante dos moradores, mas este cancelou as duas tentativas de entrevista.

Conforme os trechos forem sendo citados, indicaremos em nota de rodapé a quem pertence a fala. Utilizaremos esse recurso a fim de elucidar os conflitos pela preservação e reestruturação urbana em curso no bairro.

No dia 18 de julho de 2013, realizamos entrevista com historiador Henrique Anunziatta, da Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural - CSPC. A entrevista foi gravada mediante autorização e teve duração de duas horas, iniciando-se às 14h45. Os principais temas tratados foram os conflitos pela preservação dos conjuntos arquitetônicos tombados: Venda Grande, Vila Manoel Freire e Manoel Dias, localizados no bairro Vila Industrial; se os proprietários solicitaram os benefícios do tombamento: isenção de IPTU e transferência de potencial construtivo para os bens que foram tombados pelo CONDEPACC; se houve a aplicação de multas aos proprietários pela deterioração da Vila Manoel Freire; quais as dificuldades de preservação na Vila Industrial; os exemplos de sucesso na preservação do patrimônio cultural na cidade, em especial o sanatório Santa Izabel; e as questões legais do direito de propriedade que tornam “insolúveis” os conflitos entre poder público e proprietários.

1. A CIDADE E O BAIRRO: FORMAÇÃO URBANA DA VILA INDUSTRIAL, BAIRRO OPERÁRIO DE CAMPINAS

1.1. A formação urbana de Campinas: de pouso à margem do caminho do ouro à metrópole regional

A partir da categoria formação espacial elaborada por Santos (1977), propomos uma interpretação das condições em que se deu a formação urbana de Campinas. Ou seja, buscamos entender de que maneira a sociedade campineira organizou a sua cidade historicamente e para quais finalidades.

Assim, Santos (1977) nos ensina que a formação do espaço é marcada por especificidades ou necessidades internas, econômicas e sociais do lugar, que acabam por reproduzir necessidades ou ordens externas:

As diferenças entre lugares são o resultado do arranjo espacial dos modos de produção particulares. O ‘valor’ de cada local depende de níveis qualitativos e quantitativos dos modos de produção e da maneira como eles se combinam. Assim, a organização local da sociedade e do espaço reproduz a ordem internacional (SANTOS, 1977, p. 4).

Entendemos, desta maneira, que o processo de formação espacial é contínuo e que a nossa interpretação está ligada à identificação e análise dos eventos (SANTOS, 2006) que se processam na formação de uma sociedade e suas bases econômicas. Os eventos “*são, simultaneamente, a matriz do tempo e do espaço*” (SANTOS, 2006, p. 145), pois estão inseridos dentro do sistema de ações e objetos que produz e reproduz o espaço geográfico. O autor faz uma tipologia dos eventos: podendo estes ser naturais e sociais ou históricos, possuindo cada qual “*duração, extensão, escalas, superposições*”.

Todo evento é representativo de um período histórico, ou seja, é resultado e condição do avanço da técnica pelos territórios. Em outras palavras, estamos falando da formação de uma sociedade (a de Campinas) que foi possibilitada pela formação de seu espaço e de suas bases econômicas em um determinado período histórico.

A categoria formação espacial é um instrumento analítico que possibilita alcançarmos a totalidade do processo de produção do espaço geográfico nas diversas escalas, permitindo ainda a

produção do concreto pensado em relação àquilo que se busca analisar. Só o conhecimento permite desvelá-la, porém, ela existe em si na medida em que entendemos que o espaço geográfico coexiste materialmente com a sociedade, a economia e as normas; e o que buscamos é analisar as inter-relações dessas instâncias, ou seja, a unidade espacial de reprodução das relações sociais e econômicas.

Nosso objetivo, com esta breve introdução à formação espacial de Campinas, é compreender em qual momento do tempo vemos o surgimento da Vila Industrial, bairro operário da cidade. Em outras palavras, procuramos entender e identificar quais tipos de divisões do trabalho coexistem ou se sucederam para a formação espacial campineira. A retrospectiva histórica se faz necessária, mas não sem um arcabouço teórico-metodológico que permita a sua interpretação na medida em que identificamos e analisamos o processo que dá a unidade e a correspondência entre os fatos analisados.

De outro lado, consideramos que essa categoria e a reconstituição histórica e econômica derivadas fogem do objetivo desta pesquisa. Portanto, preferimos adotar a opção **formação urbana** de Campinas, pois remete a períodos mais recentes (da industrialização) da cidade; e o nosso trabalho oferece o propósito de desenvolvimento de uma escala maior em relação à formação espacial do Brasil, de São Paulo e de Campinas.

A periodização dos acontecimentos é outro procedimento metodológico que adotamos a fim de encontrarmos a conexão e relação entre os eventos que informam sobre as motivações racionais, econômicas, políticas e espaciais da formação urbana de Campinas. Ou seja, o que buscamos por meio dessa estratégia analítica foi a interpretação da produção do espaço geográfico com a intenção de diferenciar as fases do acúmulo das técnicas ou da modernização do espaço campineiro.

É importante alertar que esse procedimento visa uma maior inteligibilidade dos processos contidos e produzidos nos eventos e que informam sobre a continuidade, supressão, sobreposição e acumulação das ações e objetos no tempo e no espaço. Como nos ensina Santos (2006, p. 171): “Cada período é portador de um sentido, partilhado pelo espaço e pela sociedade, representativo de como a história realiza as promessas da técnica”²⁰.

²⁰ Santos (1978; 2006) diferencia três fases na produção do espaço geográfico: meio natural — onde as condições naturais limitam as ações sociais e econômicas; meio técnico — onde a técnica e a tecnologia superam as adversidades da natureza, expressado pela industrialização e urbanização do espaço; e, por fim, o meio técnico-científico informacional — marcado pela formação de um mercado global que se impõe por meio da fusão da

Os eventos são representativos da totalidade sócio-econômica e dos processos que nela estão contidos. Cada evento é materializado e possibilitado pelo lugar de maneira intrínseca. Cabe ao pesquisador selecionar os eventos de cada período de acordo com os objetivos de sua pesquisa, ou seja, enquanto instrumento analítico, compreendemos que os eventos estão imbricados aos períodos históricos que se processam no espaço

De acordo com a proposta deste estudo, os eventos normativos atrelados à criação das leis e planos urbanísticos e as transformações nos usos do território derivadas são os mais indicativos para explicar o movimento de preservação e reestruturação do bairro da Vila Industrial. Consideramos, porém, que os eventos têm reflexos diferenciados sobre os agentes econômicos e sociais e, por isso, evidenciam os conflitos pela produção e apropriação do espaço.

O estudo de Victor Begeres Bisneto (2009), intitulado *Formação territorial e planejamento urbano – por um uso mais solidário do território de Campinas/SP*, fornece uma proposta de periodização de Campinas que nos auxiliou nas nossas análises da produção do espaço campineiro.

A periodização proposta engloba um período que vai de 1721 até 2007. Além de sua utilização como instrumento metodológico de análise, acreditamos que nosso trabalho possa contribuir para a sua atualização. Utilizamos a mesma datação proposta, porém, não usamos os mesmos termos para marcar cada período, devido aos objetivos distintos de nosso trabalho ²¹.

Assim, descrevemos a nossa periodização adotada:

- 1º período – 1721 a 1842 – ciclo do açúcar: de pouso à cidade;
- 2º período – 1842 a 1889 – ciclo cafeeiro: a transição para o espaço rural mercantil;
- 3º período – 1889 a 1930 – formação urbana: a produção da cidade capitalista;
- 4º período – 1930 a 1987 – expansão urbana: o adensamento da rede técnica;
- 5º período – 1987 a 2013 – metrópole: a globalidade dos lugares.

ciência e da técnica, engendrado pelos meios de transporte e comunicação e pelo controle da produção e difusão da informação. Na nossa avaliação, Campinas entra no período técnico-científico informacional no final dos anos 1980.

²¹ A periodização proposta por Begeres Bisneto (2009, pp. 67 e 68), utiliza os seguintes termos: 1º Período (1721 a 1842) – Aurora Campineira; 2º Período (1842 a 1889) – A cidade e a epidemia; 3º Período (1889 a 1930) – Cidade Fênix; 4º Período (1930 a 1988) – Cidade Empreendedora; e por fim, 5º Período (desde 1988) – Metrópole das Contra-racionalidades.

Podemos identificar, a partir de nossa leitura histórica, que a produção de uma cidade dividida em norte (rico) e sul (pobre) se processou a partir do loteamento de uma fazenda para o povoamento da cidade. Desde então, as elites locais e seus dirigentes estiveram preocupados em afastar e segregar os pobres e as atividades malvistas aos olhos da cidade, medida que permanece até o período atual.

Focamos nossa discussão sobre a formação urbana de Campinas nos 3º e 4º períodos, pois representam evidências da origem do bairro citado. O 5º período remete à fragmentação e à expansão do tecido urbano campineiro, além da intensificação das transformações nos usos e funções da área central da cidade e do bairro da Vila Industrial, que, a nosso ver, são reflexos do atual período da globalização. Nesse caso, estamos falando da deterioração física de imóveis de valor histórico em ambas as áreas, do aumento do número de condomínios verticais, do crescimento do número de cortiços e de instituições de normas e políticas de revalorização das áreas, em particular com a criação do CONDEPACC, em 1987, e os primeiros tombamentos realizados pelo órgão na cidade e no bairro.

1º período: 1721 a 1842 – Ciclo do açúcar: de pouso à cidade

Segundo o historiador Pupo (1973, p. 6), a abertura da estrada de penetração, conhecida como Caminho de Goiáses, em 1721, é um marco da ocupação e formação de Campinas, pois “Com a abertura para a estrada das minas de Goiás, sesmarias começaram a ser concedidas” (PUPO, 1973, p. 7).

A lenta formação de um bairro rural no caminho do ouro esteve ligada, em primeiro momento, à parada de tropas de bandeirantes e outros desbravadores do sertão. Mas, em meio à decadência da mineração, a concessão de terras trouxe muitos pioneiros que ocuparam as terras campineiras.

Havia aqui em meio à mata, três clareiras a que chamavam de ‘campinhos’, derivando daí o primitivo nome de ‘Campinas do Mato Grosso’, designação essa que se dava desde os primórdios do povoamento à paragem, onde futuramente, em 1774, se plantaria o marco inicial da povoação, a modestíssima ermida em torno da qual Barreto Leme fez o primeiro arruamento (PUPO, 1973, p. 7).

Para este autor, até 1774, as atividades dominantes no povoado eram de subsistência, “todos viviam da roça vendendo suas sobras para os viajantes da estrada de Goiás” (p. 31). Como nos mostra:

Viviam os moradores do bairro rural em seus sítios, dedicando-se quase todos eles à lavoura de subsistência. Viviam em suas casas e sem assistência religiosa. Em 1772, existia um cemitério bento, se bem que em precárias condições, mas faltava uma igreja para os ofícios religiosos, uma igreja que, ao mesmo tempo que atendesse às necessidades do culto, fosse um ponto de reunião daquela gente que vivia em casas distantes uma das outras, esparsas em sítios. Naquele ano, o bairro contava com uma população de 351 habitantes, constituindo 61 famílias, as quais por intermédio de seus líderes resolveram pedir licença às autoridades eclesiásticas para ereção de uma capela onde pudessem ter a assistência espiritual de sacerdotes que por aqui passarem (PUPO, 1973, p. 7).

A partir de 1774, com loteamento urbano empreendido por Barreto Leme, “fundador, diretor e administrador” da nova vila, inseriu-se outra lógica de produção espacial.

A tese de Antonio da Costa Santos (2002), *Campinas das origens ao futuro: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732 – 1992)*, apresenta a formação socioeconômica da cidade campineira, que surgiu como um domínio imperial do final do século XVIII e, em pouco tempo, passou a se destacar pelo seu vigor econômico com projeções de rápida prosperidade.

Esse autor nos mostra que, na formação de Campinas, o parcelamento de parte de uma fazenda de propriedade de Barreto Leme, o chamado rossio²², ocorreu imbricado com a concessão de serviços públicos urbanos (de água, luz, transportes e gás) às empresas privadas dirigidas pela elite agrícola em ascensão.

Localmente, as lavouras de cana-de-açúcar movidas pelo trabalho escravo emergiram simultaneamente à constituição de uma nova aglomeração urbana, exigida pela nova divisão do trabalho. Regionalmente, a constituição do chamado “Quadrilátero do Açúcar”²³ indicava o progresso da economia sucro-alcooleira na província de São Paulo.

²² Rossio: terreno largo, plano e bastante espaçoso; o mesmo que terreiro, praça, ou largo de povoação. Foi ali que se criaram as condições de aglomeração ou crescimento adensado, em torno de praça e igreja, comuns nas vilas coloniais portuguesas.

²³ Segundo Pupo (1973, p. 13) “denominação que se deu à área demarcada pelas linhas, ligando Sorocaba, Piracicaba, Jundiá e Moji Guaçu. Campinas, que se inclui nessa área, prosperava em decorrência do surto canavieiro [...]”.

A análise de Costa Santos (2002, p. 50 e 59) permite que iniciemos uma compreensão sobre esse período de ocupação do interior paulista sob o regime colonial. As cartas corográficas dessa fase apresentadas em seu estudo mostram, na nossa interpretação, dois eixos de ocupação: um que vinha do Rio de Janeiro, ao longo do Vale do Rio Paraíba, rumo ao interior (até o século XVII, esse eixo chegava onde é Atibaia); e o outro eixo que vinha de São Vicente, passava por São Paulo e chegava em Jundiaí. Com a constituição do Quadrilátero Açucareiro, Campinas se transformaria em centro de passagem dentro da grande área produtora de São Paulo, no caminho para Santos.

Em 1797, “com mais de 400 casas, com 2.107 habitantes [...] já se podia pretender a emancipação política, desmembrando-se de Jundiaí, para onde eram obrigados a ir os cidadãos integrantes do governo municipal” (PUPO, 1973, p. 13). Conforme o autor, a elevação da freguesia à categoria de vila no mesmo ano foi justificada pelos dados censitários (população e renda), além da distância em relação à cidade mais próxima, sendo dirigida uma petição pelos campineiros ao governador da capitania.

Sobre esse período de expansão da fronteira econômica e da ocupação do interior, o geógrafo P. Monbeig (1984) remete da abertura das estradas de penetração à ocupação do planalto ocidental paulista, em especial a partir da expansão da cultura cafeeira no período de 1833-1871²⁴.

De acordo com o autor, a busca por terras férteis e a oferta de mão de obra (escrava, inicialmente, e depois imigrante), motivaram a interiorização que transformou o espaço paulista.

Assim, não se introduziu uma cultura nova, sem que se fizesse uma revolução na sociedade rural paulista. Como cultura comercial, a do café contribuía para que se formasse uma classe numericamente reduzida, mas econômica e financeiramente onipotente; desferia uma chicotada nos homens mais apegados ao passado. A essa cultura nova, correspondiam novos modos de pensar. A sociedade dos ricos fazendeiros, os do ‘oeste’ ainda mais do que os do ‘norte’, tirava sua força da sua dupla origem, rural e mercantil ao mesmo tempo; a riqueza e o espírito de empreendimento. Soube ela utilizar essas duas forças, para aproveitar-se das ocasiões que se lhe ofereciam e enfrentar audazmente as dificuldades (MONBEIG, 1984, p. 97).

²⁴ O avanço da frente pioneira teria dois vetores: um que viria do Rio de Janeiro, passaria pelo Vale do Paraíba e chegaria até a região de Campinas e Mogi Mirim; outro que seguia de São Vicente-Santos rumo a São Paulo e depois em direção ao interior passando por Campinas e chegando até Franca no norte do estado (MONBEIG, 1984, p. 23 – 29).

O avanço da frente pioneira teria dois vetores: um que viria do Rio de Janeiro, passaria pelo Vale do Paraíba e chegaria até a região de Campinas e Mogi Mirim; e outro que seguia de São Vicente-Santos rumo a São Paulo e depois ao interior, passando por Campinas e chegando até Franca, no norte do estado (MONBEIG, 1984, p. 23–29).

A transição da economia açucareira para a economia cafeeira é descrita por Silva (2006, p. 2-7):

Ao final dos setecentos, a cana crescia bem em todo município, tornando o açúcar o produto mais importante. Por volta de 1830, o plantio do café foi ensaiado com êxito e os fazendeiros iniciaram a substituição dos canaviais pelos cafezais[...]A rápida substituição dos canaviais por cafezais pode ser explicada por uma série de fatores internos e externos. Toda aquela infraestrutura criada pela cana agora assegurava condições favoráveis à implantação do café: estocagem de mão-de-obra escrava, acumulação de capital, abertura de estradas para o escoamento agrícola, experiência nos transportes e na comercialização etc. As condições do mercado externo, ávido de café e saturado de açúcar, também lhe eram favoráveis. Afora essas e outras razões, o café dava lucro. Em 1842, quando a vila de São Carlos retoma o antigo nome de Campinas e é elevada à categoria de cidade, ela estava às vésperas de se tornar a maior produtora de café do mercado internacional.

Desta forma, conforme a autora a elevação à categoria de cidade esteve associada a emergência do ciclo cafeeiro e este, por sua vez, seria o responsável pela grande transformação do espaço e das relações sociais de Campinas.

2º período: 1842 a 1889 – ciclo cafeeiro: a transição para o espaço rural mercantil

Período caracterizado pela transformação da estrutura social e econômica em todo Brasil, derivada da implantação da economia cafeeira e do progressivo declínio do sistema escravista. Na análise de Lapa (1996, p.20), o ciclo cafeeiro trouxe a modernidade à cidade

modelando propriedades e relações sociais de produção, vontades e comportamentos, que a modernidade se abaterá sobre o espaço urbano, exigindo para a sua admissão o controle social e político desse espaço [...] Mas é claro que a emergência dessa modernidade, que começa a se dar exatamente na virada da metade do século, cujo maior símbolo é a construção do Teatro São Carlos (1850) e vai-se definindo num *continuum*, interrompido apenas pelo hiato ocorrido quando as epidemias de febre amarela na última década ou mais precisamente de 1889 a 1897 [...].

As transformações do interior paulista e de Campinas refletem as mudanças sociais e econômicas, as quais demandam novos objetos e, nesse caso, a formação de uma cidade (com suas funções residenciais, religiosas, lazer, comerciais, circulação, entre outras). É na materialização da estrutura produtiva e social, congregando a síntese de um conjunto de eventos ao longo do tempo, onde o ciclo cafeeiro norteou a formação de uma sociedade rural e mercantil²⁵. O novo e o velho coexistem, mas com a tendência, mesmo que incompleta, de sua superação. A criação de hospitais, colégios, redes de água, iluminação etc. inicia-se dentro desse período.

Mais uma vez recorremos a Santos (1977, p. 3) para a compreensão das mudanças em questão:

Aqui a distinção entre modo de produção e formação social aparece como necessidade metodológica. O modo de produção seria o ‘gênero’ cujas formações sociais seriam as ‘espécies’: o modo de produção seria apenas uma possibilidade de realização e somente a formação econômica e social seria a possibilidade realizada.

Monbeig (1984) nos ensina que a imigração europeia de portugueses, italianos e alemães trouxe consigo influências ideológicas e técnicas. Os trabalhadores imigrantes mais qualificados, engenheiros e técnicos, trouxeram consigo novos conhecimentos que permitiram a utilização da força hidráulica, do vapor e do ferro, enfim, disseminando novas técnicas pelos territórios e transformando por completo aquela sociedade.

Isso se vê na participação dos fazendeiros em sociedades ferroviárias, ao redor de 1870. Tornava-se urgente a construção de estradas de ferro. À medida que as plantações se afastavam do litoral e que aumentava o volume da produção, o problema da distância apresentava-se cada vez mais seriamente. Problema que não era grave demais para as fazendas do vale do Paraíba; o porto do Rio de Janeiro, os da costa, ao pé da serra do Mar, não eram excessivamente afastados e as tropas de muares tinham longa prática dos caminhos. O desenvolvimento da cultura cafeeira em torno de Campinas, e mesmo além desta cidade, criou para logo uma dupla dificuldade: era preciso que as tropas transpusessem 200 km, e cumpria que o porto de Santos fosse aparelhado para a manutenção de uma tonelagem crescente. Um viajante alemão, Ischudi, notava, em 1860, que era impossível plantar além de Rio Claro, pois que a distância a vencer, para ganhar Santos, era muito grande. Alguns anos antes, em 1855, calculava um presidente da Província que 500 mil arrobas de gêneros exportáveis não circulavam, por causa do custo de transporte, elevado demais. Era necessário, portanto, construir uma

²⁵ Sobre o tema, Furtado (1967) fala de uma “Economia de transição para o trabalho assalariado” (p. 118-131).

ferrovia que ligasse Santos a Jundiaí, além dos últimos escarpamentos (MONBEIG, 1984, p. 98).

A interiorização demandava investimentos em transporte, pois as distancias a serem percorridas pelas mulas e sua lentidão levavam ao perecimento de grande parte da carga.

Em 1872, o comércio do café com a Europa e EUA intensifica os fluxos entre o sertão paulista, a frente pioneira e os portos de Santos e São Sebastião. Era o comércio do café que possibilitava a especialização produtiva de certas regiões no interior de São Paulo, mas havia também um extenso comércio regional de escravos, de açúcar e cachaça, da pecuária, dos gêneros de abastecimento e alimentícios, madeira, panos, ferramentas etc. Além disso, os recrutamentos efetuados pelas companhias de imigração dariam origem a um mercado de mão de obra e de consumo. Se as transformações socioeconômicas demandavam novas infraestruturas, estas, por sua vez, promoveriam consigo a reestruturação técnica e produtiva dos territórios, estimulada pelos conhecimentos trazidos pelos novos imigrantes e pela indústria nascente.

Ou seja, a formação de companhias férreas atreladas às companhias de imigração pelos fazendeiros do interior paulista constituíram a base ou meio técnico de acumulação capitalista que transformou a antiga ordem rural agro-escravista em uma ordem mercantil.

Na mesma época, o equipamento dos fazendeiros passava por uma fase de grandes progressos técnicos. Não se tratava de melhoria no trabalho da terra e no trato dos cafeeiros, mas de aperfeiçoamento no preparo dos grãos de café. Procuravam-se máquinas de despolpar, secadoras artificiais e classificadoras mecânicas, que pudessem tratar rapidamente as volumosas colheitas e que, melhorando ao mesmo tempo a apresentação dos grãos, permitissem tirar deles um preço mais elevado. Num momento em que não faltavam solos virgens, tinha o fazendeiro cuidados mais de industrial e negociante que de agricultor. Já se haviam abandonado os processos mais antigos: para despolpar o café, bater os grãos com varas, pisá-los a golpes de pilão, ou fazê-los rolar sob as patas dos bois. O motor humano cedia lugar à força animal, depois à energia hidráulica. Na zona de Campinas, tinha-se posto em condições de funcionamento primeiro um sistema de grandes rodas verticais, animadas de movimento circular e acionadas por bois; um progresso tinha sido o 'carretão', pois que se podia colocar maiores quantidades de café numas espécies de cubas em que giravam as rodas. Um passo adiante ainda foi dado quando, mediante um sistema de engrenagens de madeira, chegou-se a movimentar o carretão pela força das águas correntes. Pouco a pouco substituíam-se o ferro à madeira, ou nas rodas do mecanismo motor, ou pelo uso de pilões munidos de pontas férreas em vez das mós de madeira (MONBEIG, 1984, p. 99).

A chegada das ferrovias Paulista (1872) e da Mogiana (1875) à Campinas são marcos históricos e geográficos da cidade. As ferrovias foram idealizadas e construídas por grupos de fazendeiros que queriam facilitar o escoamento da produção de café de uma das regiões mais produtivas do estado de São Paulo — Campinas, Mogi Mirim, Jaguariúna e Amparo (Lapa, 1996).

Nas palavras de Lapa (1996, p.):

Símbolo maior da modernidade, a estrada de ferro, ao chegar à cidade, vai afetar direta ou indiretamente toda a vida urbana, pelos grandes espaços que requisitou, implicando por sua vez em obras de porte, edifícios, equipamentos e instalações, movimentação de numerosa força de trabalho em diferentes níveis de qualificação, envolvendo o complexo da estação, com seus escritórios, bilheterias e outras instalações e repartições, pátio de manobras, gare de embarque e desembarque de passageiros, plataforma de carga e descarga, oficinas de manutenção, fabricação e montagem, armazéns, além de divisões localizadas fora desse complexo, a ferrovia na verdade alterou profundamente o desenho urbano de Campinas.

O funcionamento da ferrovia, servindo aos interesses mercantis locais, concretiza as aspirações modernas e capitais de Campinas, simbolizadas na opulenta estação que sustenta as saídas e chegadas, como nos mostra Pozzer (2007): “Expressões como ‘expansões incomparáveis’, ‘prosperidade’, ‘aurora para o futuro’ são utilizadas, para designar sua chegada e exprimem o entusiasmo e a expectativa gerada pelas mudanças profundas esperadas que ela trouxesse à cidade” (POZZER, 2007, p. 79).

3º período: 1889 a 1930 – Formação urbana: a produção da cidade capitalista

Período marcado pela mudança da base agrária para a base industrial, na qual, parafraseando Monbeig (1984), a industrialização do solo trouxe a industrialização e a urbanização à Campinas. O avanço técnico iniciado no período anterior se intensifica levado a cabo pelas elites da cidade, que, nas duas últimas décadas do século XIX, seriam responsáveis por uma série de intervenções que instaurariam a lógica da valorização fundiária dos imóveis (COSTA SANTOS, 2002; BADARÓ, 1996).

No final do século XIX, o surto industrial da cidade foi interrompido pelas epidemias de febre amarela e seria retomado no início do século XX. De acordo com Baeninger (1996), as sucessivas crises do café durante os primeiros 30 anos do século, associadas ao capital, infraestruturas, mão de obra e novas técnicas produtivas acumuladas durante o ciclo cafeeiro, impulsionaram a industrialização no Estado de São Paulo.

O incremento do capital industrial gerou novas exigências de circulação, influenciando a urbanização campineira, que, a partir de então, seria direcionada por planos urbanísticos implementados ao longo do século XX. Como exemplo disso, a implantação do plano coordenado por Saturnino de Brito, membro da Comissão Sanitária do Estado, após os surtos epidêmicos da cidade.

As epidemias de febre amarela que assolaram Campinas no período de 1889 a 1897 levaram as autoridades locais a adotarem medidas de caráter higienista, com a instalação do Centro de Comissão Sanitária do Estado. O órgão ficou responsável pela implantação de planos para expandir a rede de coleta de esgoto e lixo, além da drenagem e canalização de córregos que cortavam a malha urbana. Houve também a criação do primeiro Código de Construções da cidade, que legalmente definia os parâmetros construtivos dos imóveis que teriam de ter suas plantas aprovadas pelo engenheiro municipal, tendo em vista a necessidade de controlar a ocupação devido ao risco eminente de epidemias (POZZER, 2007).

De acordo com Badaró (1996, p. 30-32), as epidemias trouxeram o caos econômico e social à cidade de Campinas, que perdeu em industrialização, mas ganhou em saneamento, com as novas normas e infraestruturas instaladas no território ao final do século XIX.

Essas obras que vieram para sanar um problema de saúde pública em parte respondiam aos interesses “mandonistas” do coronelismo e do baronato campineiro, pois: “ligações interfamiliares por meio de laços matrimoniais acabariam mantendo o controle do aparato político local, desde a elevação de vila até o fim da República Velha” (COSTA SANTOS, 2002, p. 145). As famílias Camargo Andrade, Souza Aranha e Quirino dos Santos chefiaram as empresas de serviços públicos que realizariam as reformas da cidade sobre os interesses capitalistas recentes.

As operações de reforma e melhoramentos das cidades no âmbito do café — contribuições da pioneira engenharia nacional — marcariam os esforços de constituição das condições gerais para uma cidade capitalista, mas, em Campinas, estiveram, sobredeterminados pelos interesses fundiários da elite local. [...] Podemos afirmar que se montava necessariamente, neste momento

histórico da formação das empresas de água e luz, bondes e trens, também um mecanismo de apropriação de valor, diretamente vinculado à alavancagem da propriedade da terra, objetivando sua transformação em capital imobiliário” (COSTA SANTOS, 2002, p. 162-163).

Costa Santos (2002) afirma que a urbanização de Campinas, em um primeiro momento, se constituiu sobre o parcelamento do *rossio*, onde se constituiu o primeiro Centro Histórico. A partir de 1872, com a chegada da ferrovia Campinas–Jundiaí, se desenvolveria o novo centro comercial em torno da estação de trem.

A estação ferroviária da Companhia Paulista foi projetada para atender à cidade de então: a sua face voltada para o norte, de frente para a cidade, representaria a opulência campineira e seus ideais de modernidade. A partir de então, reconhecemos as evidências da produção de uma cidade dividida, que se acentuou com a chegada da ferrovia, que não apenas dividiu e segregou a cidade, mas também transformou-a por completo:

Transformou o cotidiano na cidade ao dar entrada para um mundo repleto de novidades, para tecnologia e para técnica, para a maquinaria ferroviária, como também se configurou um marco territorial que dividiu a cidade em duas áreas. A estação alterou o planejamento da cidade, suas sensibilidades e temporalidades além de ter se constituído um espaço de alteridade. Dessa forma, a estrutura e o espaço por ela ocupado materializaram as diversas possibilidades de significação daquele edifício à cidade de Campinas (POZZER, 2007, p.169-170).

Do outro lado da linha de trem, além das instalações do complexo ferroviário, nos “arrabaldes da cidade”²⁶, às costas da estação, na atual área sul da cidade, produzir-se-ia a face indesejada, insalubre, com seus cemitérios, hospitais, curtumes, a hospedaria dos imigrantes e as moradias dos trabalhadores pobres nos bairros como a Vila Industrial, Fundão, Ponte Preta, São Bernardo, Parque Industrial, entre outros, que ainda hoje preservam parte da arquitetura e costumes da época de sua formação.

Em 1920, Campinas estava apenas atrás de São Paulo em número de estabelecimentos industriais no estado. O ramo têxtil, associado às novas técnicas de plantio do algodão, era o mais desenvolvido na cidade. Essas transformações do período são descritas por Baeninger (1996):

²⁶ Essa expressão utilizada por Costa Santos (2002) seria similar ao termo “periferia urbana”.

Esse processo de urbanização e industrialização representou a formação de uma nova ordem social permeando todas as instâncias da sociedade. A mistura de raças, nacionalidades, culturas e ideologias, dispersas no espaço urbano, começou a caracterizar certos grupos sociais. A constituição da classe operária, formada primeiramente pelos trabalhadores estrangeiros, foi expressão desse processo (BAENINGER, 1996, p. 41).

É importante destacar que na formação urbana de Campinas a chegada das ferrovias inseriu aquilo que Santos (1985) chamou da totalidade do capital sobre o território. Nessa leitura, podemos entender a força que os objetos técnicos possuem sobre as estruturas socioespaciais, ou, ainda, como as novas formas se relacionam com a cidade e seus habitantes. Assim, a chegada da ferrovia à cidade impulsionou o pensamento modernista das elites dirigentes e empresários para que levassem a cabo um urbanismo renovador durante o século seguinte, o que facilitou a acumulação de capitais imobiliário e industrial.

Antes da descrição do próximo período, apresentamos o mapeamento da formação e expansão urbana de Campinas a fim de ilustrar empiricamente o processo de produção do espaço urbano. Nosso objetivo com esse mapa é demarcar no tempo e no espaço a formação da Vila Industrial no contexto da cidade de Campinas. Conforme a Figura 3.

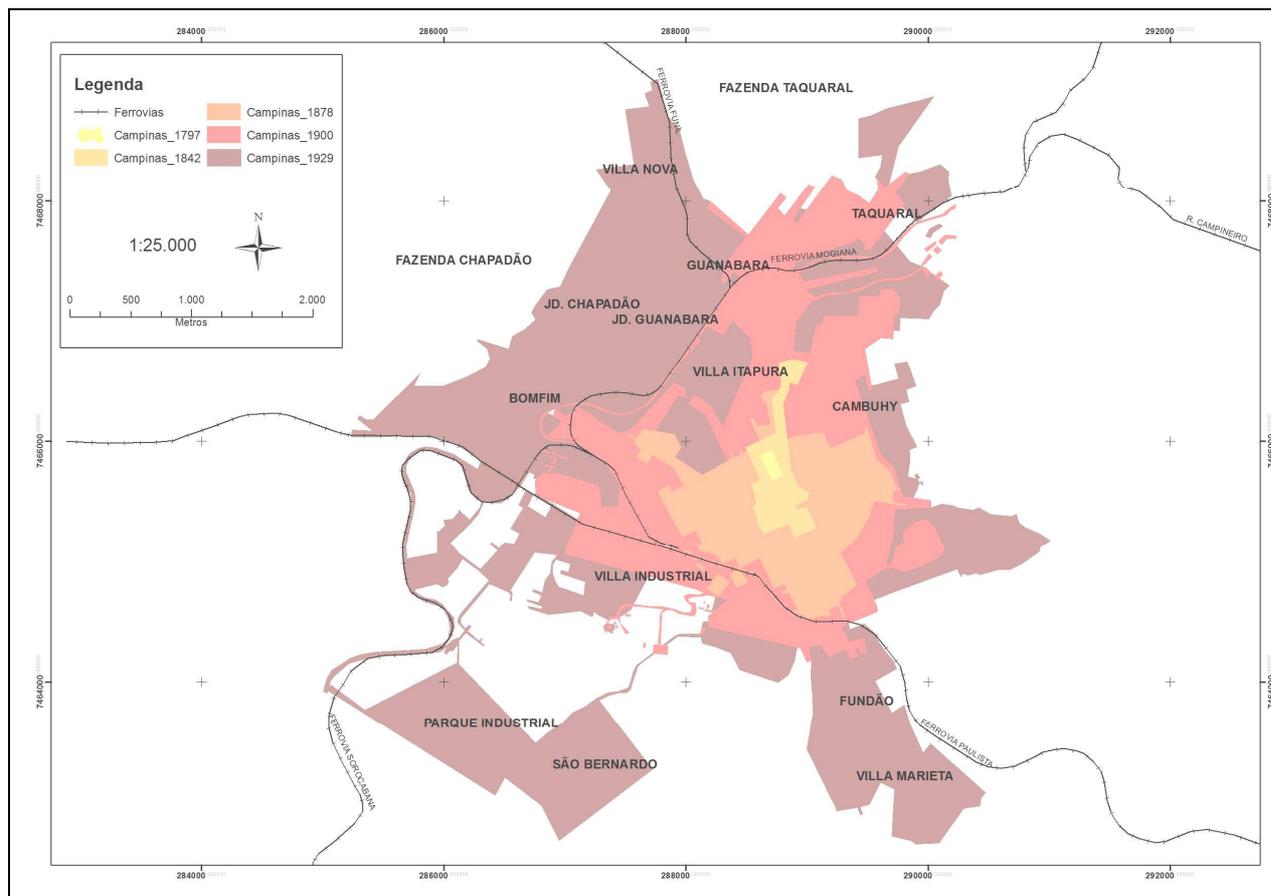


Figura 3 – Mapa: Campinas: formação e expansão da área urbana (1797–1929)

Levantamento de dados: Rafael R. dos Santos; elaboração: Rodrigo Fernandes Silva 07/01/2013. Fontes: Plantas da cidade de Campinas dos anos 1797, 1842, 1878, 1900, 1916 e 1929.

A seguir, apresentamos a Tabela – Campinas: formação e expansão urbana (1797-1929), produzida a partir do mapa anterior, que sintetiza empiricamente a formação urbana de Campinas referente ao mesmo período.

Tabela 1 – Campinas: formação e expansão urbana (1797–1929)

Cor	Ano	Período	Descrição dos Eventos
Amarelo	1797	entre 1740 e 1797	Formação do rossio (1774); formação do "Quadrilátero Açucareiro" (Sorocaba, Piracicaba, Mogi Guaçu e Jundiaí).
Ocre	1842	entre 1797 e 1842	Período liberal; decadência do açúcar; início da produção cafeeira (1830).
Laranja	1878	entre 1842 e 1878	Elevação à cidade; despontar da economia cafeeira; dois cemitérios na Vila Industrial; Asilo dos Morféticos (1863); Hospital dos Varilosos (1874).
Vermelho	1900	entre 1878 e 1900	Chegada da ferrovia Paulista; ampliação da cidade (centro); formação dos bairros Cambuí; Matadouro Municipal (1885); Hospedaria dos Imigrantes (1891); Conjunto Francisco Teodoro e Venda Grande (1896).
Marrom	1929	entre 1900 e 1929	Expansão da ferrovia Mogiana; expansão e adensamento urbano da Vila Industrial: Igreja São José (1921); Manoel Dias (1908); Vila Manoel Freire (1918). Expansão e adensamento de bairros como o Guanabara, Bonfim e Taquaral e Novo Cambuí.

Fontes: Costa Santos (2002); Mendes (1963); Plantas da cidade de Campinas dos anos 1797, 1842, 1878, 1900, 1916 e 1929; IBGE – Documentação Territorial: Campinas.

Para nós, o período mais relevante é aquele iniciado em 1878, pois o mapa já mostra a formação de uma cidade dividida, o centro histórico e dois cemitérios (em laranja) na área em que viria a se desenvolver a Vila Industrial²⁷, do outro lado da ferrovia Paulista, que se instalaria a partir de 1872.

Mendes (1963, p. 35 e 54) indica que na área da Vila Industrial já haviam sido inaugurados, no ano de 1863, o Asilo dos Morféticos; em 1874, o Hospital dos Varilosos; no dia 31 de outubro de 1885, o “edifício da Companhia Matadouro Municipal, fundada por Bento Quirino dos Santos, Francisco Glicério e Dr. Ramos de Azevedo, (autor do projeto)”; e, no dia 19 de janeiro de 1891 iniciou-se a construção da Hospedaria dos Imigrantes.

A Figura 4, mostra o Matadouro e o Lazareto dos Morféticos.

²⁷ Não houve o registro cartográfico das habitações na planta de 1878, apenas dos equipamentos públicos da época localizados na área do bairro Vila industrial. O bairro teve outros nomes, “Campo de Sant’Anna” e “Immigração”. No ano de 1881, os dois cemitérios foram fechados (MENDES, 1963, p. 35).

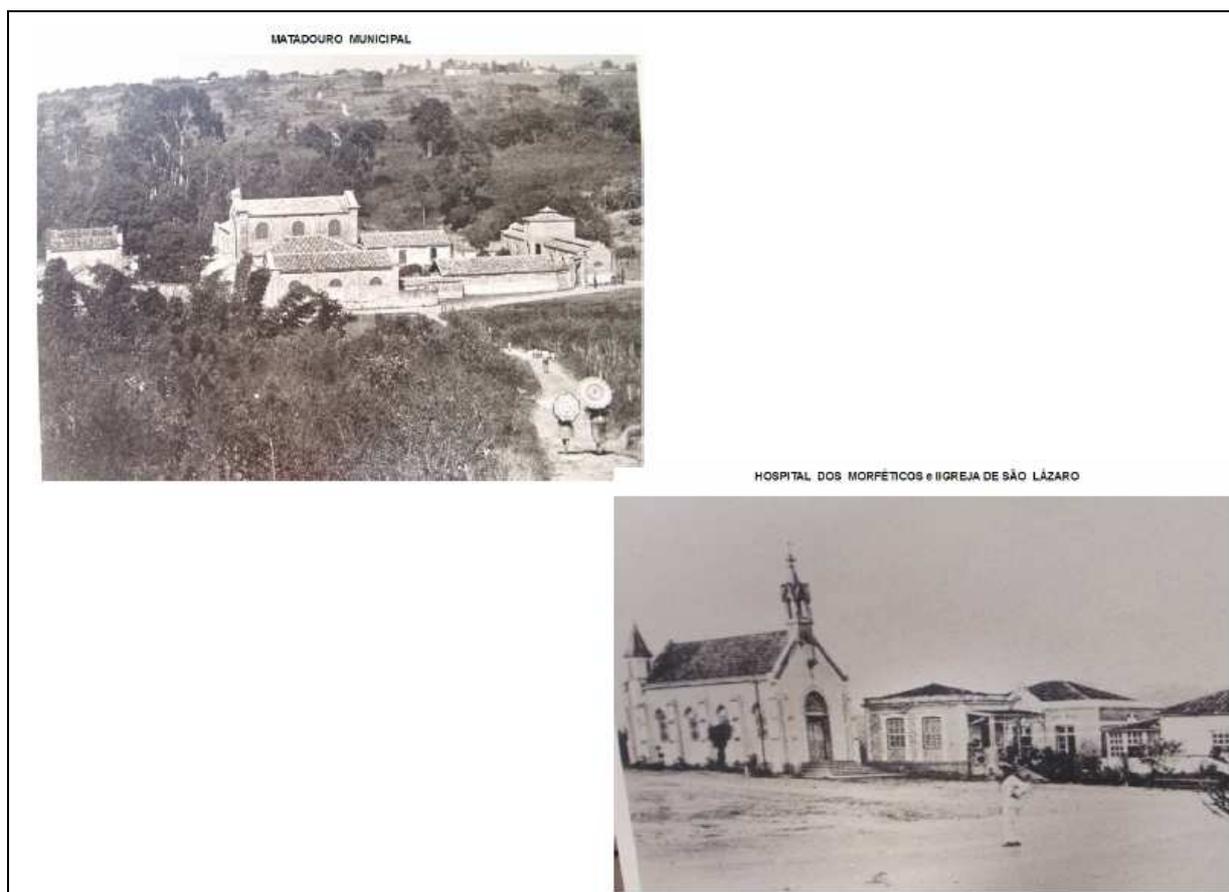


Figura 4 - Matadouro Municipal e o Hospital dos Morféticos ao lado da Igreja de São Lázaro.

Fonte CSPEC: Estudo de tombamento 009/2009 – Conjunto arquitetônico na Vila industrial, Rua Alferes Raimundo. Equipe técnica: Laci de Carvalho Alvite; A. Henrique F. Anunziata, 2013.

De 1900 a 1929, constatamos, a partir da análise das plantas, o adensamento e expansão da Vila Industrial na direção sul, nas proximidades dos curtumes e matadouros junto ao rio; e oeste, na direção do que se conhece hoje como a Vila Teixeira; além da formação e expansão de outros bairros da cidade, como mostrado no mapa da Figura 3.

As plantas mostram os limites dos arruamentos dos bairros de Campinas e da Vila Industrial, a qual possuía (de acordo com a planta de 1900) um adensamento em torno do complexo ferroviário da Paulista, na Rua Francisco Teodoro, e mais três quadras abaixo, na vertente até onde existia o antigo curtume e o Lazareto dos Varilosos.

4º período: 1930 a 1987 – expansão urbana: adensamento da rede técnica

Esta fase é caracterizada pela expansão de loteamentos, tanto na área norte quanto sul da cidade; além do adensamento populacional de bairros que foi guiado por planos urbanísticos. A inauguração de universidades e do Aeroporto Internacional de Viracopos estimulou Campinas a tornar-se um importante polo tecnológico do Brasil.

Nesse sentido, o crescimento urbano de Campinas necessitaria de direcionamentos e a implementação do Plano de Melhoramentos Urbanos, elaborado por Prestes Maia e executado entre 1938 e 1962, é um grande marco deste período, pois materializava a expansão de uma racionalidade que desejava controlar as funções espaciais da cidade.

Segundo Badaró (1996), o plano se efetuou de forma mais restrita à área central de Campinas, sob o Centro Histórico, enquanto do outro lado da linha férrea, a Vila Industrial e a região sul assistiram a tais renovações quase intocadas ²⁸. O plano previa a criação de bairros industriais ao longo das ferrovias e projetou as novas avenidas de forma a se conectarem com as rodovias que seriam construídas.

A ideia de Prestes Maia era permitir o adensamento da região central a partir da construção de anéis concêntricos de avenidas que contornariam a área, a qual seria interligada pelas avenidas ortogonais também proposta no plano. Essas últimas facilitaram o adensamento sul do centro, na direção da estação, e para o norte em direção a bairros como Cambuí e Taquaral, que até então tinham baixa densidade de ocupação.

O adensamento urbano na faixa da ocupação que chega até 1929 ²⁹ ocorreu, de acordo com Costa Santos (2002), sob a união de capitais agrícola, industrial e fundiário, que aliados ao controle do poder político local, permitiram a produção do espaço urbano campineiro com um elevado teor de um planejamento que favoreceu a especulação imobiliária em larga escala. Sobretudo, o Plano de Melhoramentos teve a capacidade de determinar o crescimento da cidade a partir de uma destruição criadora. Segundo o autor, o plano seria concluído após 50 anos e daria um novo desenho à cidade:

²⁸ Badaró (1996, p.82) apresenta que o Plano de Melhoramentos previa a criação de um parque na Vila Industrial, próximo ao Matadouro Municipal e junto ao córrego do Piçarrão, que seria tratado como bosque. Segundo o autor, esse plano buscava a continuação de seu antecessor, pois ampliaria as obras de saneamento e articulação viária iniciadas no fim do século XIX.

²⁹ Ver Mapa 1 na página 41.

Estas avenidas de fundo de vale, previstas desde aquela época como obras estruturantes do desenho urbano, acabaram sendo parte da futura conexão entre a perimetral externa projetada por Prestes Maia e o grande anel viário de contorno da cidade dos anos 1970 (COSTA SANTOS, 2002, p. 315).

A criação de largas avenidas que cortaram o centro comercial da cidade pretendia facilitar a verticalização e os fluxos dessa área, rompendo com o padrão estreito do arruamento central. O plano previa também o alargamento de ruas, a canalização de córregos e o aterro de áreas alagadiças, para que se direcionasse o crescimento urbano e industrial da cidade.

[...] A abertura de duas largas avenidas centrais [...] Francisco Glicério e Campos Sales, interligadas ortogonalmente, entre a estação principal da ferrovia e uma praça projetada, para ser denominado centro cívico da cidade remodelada. [...] Este desenho estruturaria, nas palavras de seu autor, o alargamento gradual e futuro de mais algumas ruas, obedecendo à concepção dita perimetral, organizada por três anéis viários, interno, médio e externo. Os dois primeiros contornariam o centro histórico e os bairros próximos a ele, amarrando as extremidades, das avenidas centrais projetadas, e o último deles articularia os futuros parcelamentos das fazendas circunvizinhas (COSTA SANTOS, 2002, p.286).

Badaró (1996) discorre que as “duas avenidas ortogonais entre si” implementadas foram

[...] definidas em conformidade com o reticulado da área central, de tal maneira que fosse estabelecida a articulação do centro principal, composto pelo Largo do Rosário (Praça do Visconde de Indaiatuba), Largo da Catedral e praça Bento Quirino e o centro secundário definido pela estação e seu entorno (BADARÓ, 1996, p.68).

Conforme Ribeiro (2006) a expansão urbana de Campinas a partir da década de 1930 esteve ligada à vocação industrial da cidade desde os fins do século XIX, e a perspectiva de construção de uma cidade moderna que se adequasse às exigências da indústria no século XX é refletida num conjunto de leis e medidas que ordenassem o crescimento dos bairros, sobretudo daqueles que abrigassem a população operária.³⁰ Na perspectiva de seu estudo analisa a

³⁰ “As vilas a partir da década de 1930 e que de fato se inseriram nos bairros, surgem conforme vêm se demonstrando, realmente a partir de loteamentos de glebas de terras em distancia de até, cerca de quatro quilômetros da área central da cidade, em antigas fazendas ou chácaras e córregos que circundavam o perímetro urbano. É significativo o volume das solicitações e projetos no Arquivo Municipal da cidade, tanto em relação a divisões de glebas quanto aos armamentos de lotes para implantação desses empreendimentos.” (RIBEIRO, 2006, p.98).

crescimento das vilas e habitações populares sob o regime do Estado Novo, em um contexto de forte centralização política e que derivou no urbanismo idealizado e praticado durante décadas em Campinas. Apresentamos a Figura 2, a seguir, referente ao projeto elaborado pelo engenheiro Prestes Maia:



Figura 5 - Planta da cidade de Campinas de 1929 e o desenho de Plano de Melhoramento Urbanos de Prestes Maia

Fonte: Centro de Memória da Unicamp – CMU.

Essa imagem nos mostra que o Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia foi feito sobre a planta de 1929. De acordo com a nossa leitura desta carta ³¹, o adensamento urbano ocorria circunscrito aos dois menores anéis projetados pelo engenheiro. Já havia uma ocupação (pontos e manchas em preto) mais distante desta área, mas eram bairros em formação ou em expansão, como o Taquaral ao norte e o São Bernardo e o Parque Industrial ao sul (preto). Na figura, podemos observar o traçado das ferrovias (roxo), as avenidas projetadas (vermelho), os círculos de base para construção dos anéis viários (azul), as rodovias projetadas sobre estradas e caminhos (amarelo) e o projeto de canalização de córregos e criação de parques (verde) ³².

Podemos observar no desenho do plano (Figura 5), o Parque Industrial, que foi projetado ao sul do parque idealizado para a Vila Industrial e às margens do ramal da ferrovia Sorocabana. Conforme Beaninger (1996, p. 40), “Entre 1930 e 1940, as atividades urbanas já eram mais relevantes que as rurais. Em 1940, 60,4% da população economicamente ativa (PEA) estava inserida em atividades urbanas.”

O crescimento urbano e industrial acelerado de Campinas a partir da década de 1950 foi estimulado pela construção de grandes rodovias, que seriam necessárias para suportar e facilitar os fluxos em seu território.

Dando continuidade a esse dinamismo industrial, novo surto de investimentos direcionou-se para Campinas já na primeira metade dos anos 50, com empresas mecânicas, de material de transportes, elétricos, químicos, de borracha e papelão. Em 1951, instalaram-se no município a Singer do Brasil e a Duratex; em 1953, a Pirelli, a Hiplex e a IBRAS/CBO; em 1954, a Robert Bosch, que se juntou à General Electric e à Rhodia, já instaladas em Campinas, compondo o conjunto de grandes empresas locais. Nesse período, importantes indústrias também se instalavam nos municípios do entorno de Campinas: Chicago Bridge, em Paulínia; Rigesa e Clark, em Valinhos; e Tema Terra, Wabco, 3M e IBM em Sumaré. Em 1950, 28,8% da PEA campineira encontrava-se no setor secundário da economia e 49,7% no terciário, cabendo ao primário 20,7% da PEA total (BAENINGER, 1996, p. 45).

³¹ A nossa interpretação do desenho do Plano de Melhoramento foi realizada a partir da leitura da “Planta da cidade de Campinas de 1929”, fornecida pela PUC-Campinas no formato digital.

³² O parque previsto na parte sul do Plano, mostra uma extensa área verde que corresponde à várzea do córrego Piçarrão, canalizado em fins dos anos 1980, entre os bairros da Vila Industrial e do São Bernardo. Atualmente uma dezena de prédios da empresa HM engenharia estão em construção na área prevista para o parque, e uma larga avenida foi construída às margens do córrego em 2011 ligando-a com o Complexo Túnel Joá Penteadado de 1987 e à Avenida Prefeito Faria Lima que se conecta às rodovias Anhanguera, Santos Dumont e Bandeirantes.

A construção da Rodovia Anhanguera (SP-330 de 1948), da Rodovia dos Bandeirantes (SP-348 de 1978), da Rodovia Dom Pedro I (SP-65 de 1972), da Rodovia Governador Ademar de Barros (SP-340), da Rodovia Jornalista Francisco Aguirre Proença (SP-101) e da Rodovia Professor Zeferino Vaz (SP-332) transformou Campinas em importante entroncamento rodoviário; e aeroviário, com a inauguração do Aeroporto Internacional de Viracopos em 1960, consolidando a cidade como ponto importante do sistema econômico nacional.

O sistema radiocêntrico, idealizado no Plano de Melhoramentos, seria concluído a partir da abertura de largas avenidas Francisco Glicério, Dr. Campos Salles, Dr. Moraes Salles, Senador Saraiva, e em especial com a construção do Viaduto Miguel Vicente Cury. Este último, construído durante a gestão do prefeito Miguel Vicente Cury (1960-1963) e inaugurado no dia 27 de janeiro de 1963 - conhecido atualmente também como Rótula, é conector-dispersor das avenidas citadas e ponto de entrada-saída da cidade de Campinas que se ligam às rodovias citadas anteriormente.

A construção do Viaduto Cury foi fundamental para a verticalização do centro da cidade, em especial pela necessidade de premente de fluidez. Conforme Joly (2002, p. 34-37) para a construção dos modernos edifícios e a criação de largas avenidas, os antigos casarões do período colonial e da república velha foram destruídos, levando a uma nova constituição do centro, iniciada em meados dos anos 1960 e intensificada nas décadas de 1970 e 1980.

Na Figura 6, construímos uma seqüência de imagens que registra a materialização do evento que promoveu a transformação de parte da área do Complexo da Fepasa e quarteirões do entorno, entre o Centro e a Vila Industrial, que foram necessárias para a construção do Viaduto Miguel Vicente Cury. A Figura 6 mostra que no início dos anos 1960, antes da construção do Viaduto Cury, havia um viaduto sobre a ferrovia que permitia a passagem de apenas um veículo por vez (área central da imagem). Havia adjacente ao viaduto uma praça que era muito utilizada pelas famílias aos finais de semana. As duas primeiras fotos revelam que haviam poucos prédios na área central (parte superior esquerda das fotos).

Para a realização das obras, além da destruição da praça foi necessária a demolição de mais quatro quarteirões de casas, como pode ser visualizado na área central da segunda foto da seqüência. No centro do Viaduto Cury, foi construída uma praça denominada Largo dos Cisnes, que continuou a receber as famílias, jovens e velhos durante os finais de semana até sua destruição, no início dos anos 1980. Conforme a mesma seqüência de imagens da Figura 6,

registra-se a criação das avenidas Moraes Sales, Senador Saraiva, Prefeito Nicolau Mazelli e a verticalização que avançava no Centro da cidade.

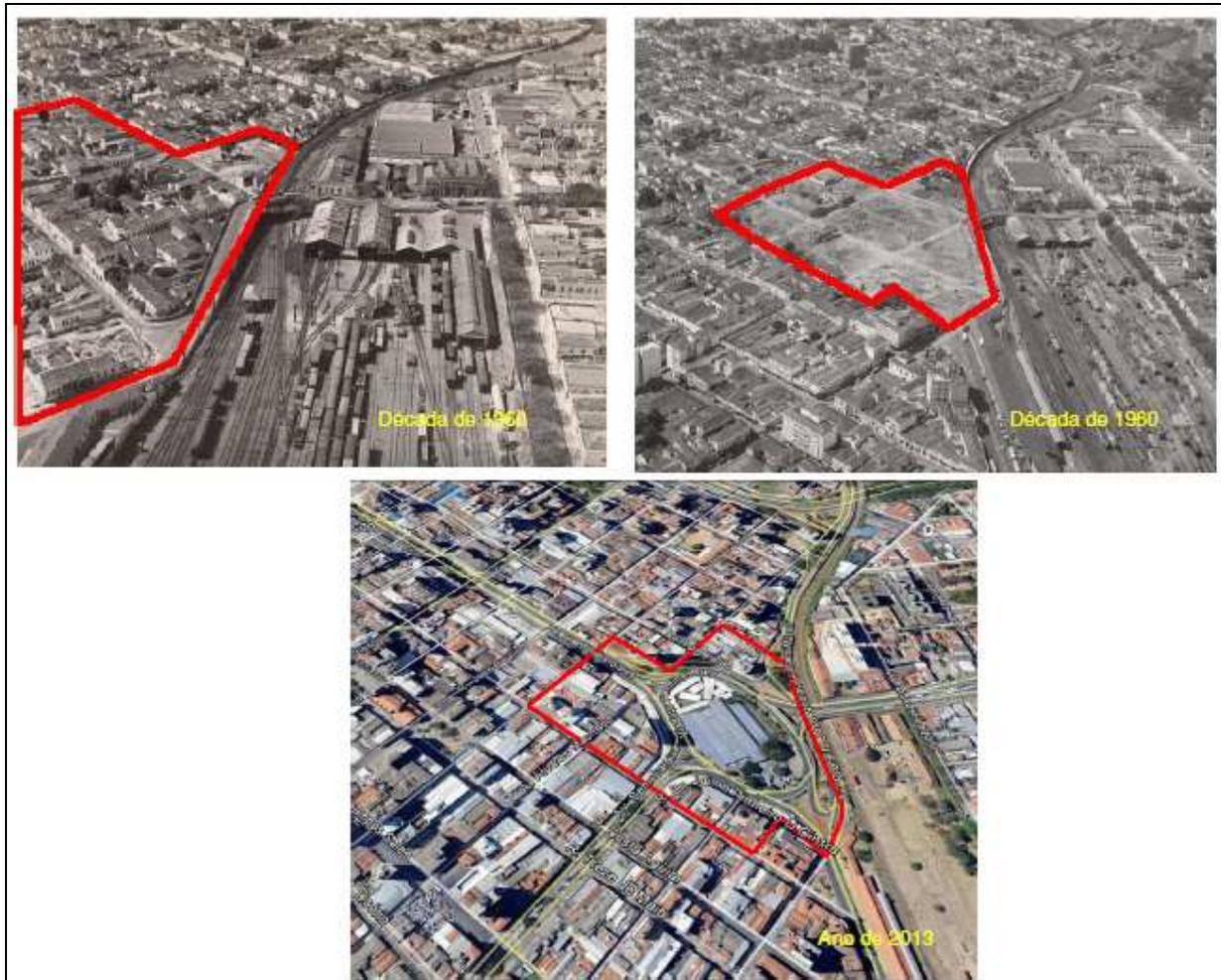


Figura 6 - Reestruturação espacial entre o Centro e a Vila Industrial no início dos anos 1960.

Fontes: MIS – Fotógrafo Ney (Década de 1960) e CMU: Coleção V-8 (1963-1973).

A criação do terminal de ônibus Miguel Vicente Cury (1985), conhecido na cidade de Campinas por “Terminal Central”, e dos Terminais Mercado I e II, promoveu um maior acesso da população ao centro, colaborando para o aumento dos fluxos na parte central da cidade.

Para a construção do Terminal Miguel Vicente Cury, concluído em 1985 durante a gestão do prefeito José Roberto Magalhães Teixeira (1983 – 1988), foi necessária a destruição da Praça Lago dos Cisnes em 1984. O espaço público cedeu lugar pra o principal terminal de ônibus da cidade de Campinas. Atualmente, no espaço contíguo ao denominado Terminal Central e também

nas suas proximidades, opera um shopping popular, que funciona sobre estruturas montadas pelo poder público, um grande número de boxes de alumínio que abrigam os mais diversos comércios de produtos importados.

A seguir, a Figura 7, que registra as transformações das formas e usos da área:



Figura 7 - A Praça Largo dos Cisnes e a Terminal Central de Campinas.

Fonte: CMU - Lago dos Cisnes, Campinas, SP, entre 1965 e 1975. Col. *Geraldo Sesso Júnior* e Google Earth, acesso em 28/09/2013.

Assim foi possível constatar que o crescimento metropolitano de Campinas esteve associado às novas obras de infraestrutura. Conforme Costa Santos (2002), tais obras foram propostas no Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado - PPDI elaborado no ano de 1971 durante a gestão do Prefeito Orestes Quércia (1969 a 1972), mas apenas nos anos 1980 estas foram executadas. Além da construções dos terminais urbanos de ônibus foi realizada uma outra obra de estruturação viária, a construção de dois túneis sob o pátio de manobras do Complexo Ferroviário, concluída em 1987. A obra denominada Complexo Viário Joá Penteado viria no sentido de unir o bairro da Vila Industrial e toda a região Sul de Campinas a partir de uma avenida perimetral externa (Av. Suleste) projetada por Prestes Maia.

Na interpretação de Costa Santos (2002, p.314):

Apenas no final da década de 80 e início de 90, a municipalidade contrataria, em plena crise macroeconômica da sociedade brasileira, a execução do conjunto daquelas obras públicas de saneamento, drenagem e articulação viária das bacias hidrográficas, previstas desde 1938 e detalhadas em 1971.

A área que margeia o córrego do Piçarrão, divisa da Vila Industrial com o bairro do São Bernardo, foi alvo deste conjunto de obras do Complexo Viário Joá Penteado no final da década de 1980. Em consequência, temos uma expansão imobiliária da região ao Sul da Ferrovia Paulista que divide ao meio a cidade de Campinas. As obras de canalização do córrego Piçarrão contariam com a construção de galerias fluviais e represas subterrâneas, os chamados piscinões para conter as enchentes do córrego. Simultaneamente a Vila Industrial se transformaria pelos interesses imobiliários que buscavam a ampliação vertical de áreas bairros próximos ao Centro. Conforme Figura 8.



Figura 8 - Córrego do Piçarrão (canalizado) às margens do antigo Curtume Cantusio no bairro da Vila Industrial.

Fotos do autor: 11/08/2013.

A Figura 8 foi montada com fotos tiradas sobre o Córrego do Piçarrão, que foi canalizado em razão das obras do Complexo Joá Penteado, na Avenida Silvio Moro. A foto esquerda mostra o Curtume Cantúsio, desativado no ano 1994³³ e um prédio de um condomínio. Em parte de área

³³ ARIAS, Camila Ramos. O antigo Curtume Cantúsio da Vila Industrial. **Revista SARAO**. Vol. 1 n° 11, 2003. Disponível em: http://www.centrodememoria.unicamp.br/sarao/revista11/PDF/sarao_texto_02.pdf acesso: 30/09/2013.

demolida do antigo curtume foram construídos dois condomínios formados por 11 blocos de quatro andares de apartamentos pela construtora RMV.

Atualmente, nos prédios do Curtume Cantúcio funciona uma fábrica de motores denominada WSC Service Center. A fábrica produz e repara motores de industriais diversos ligados a indústria de alimentos, farmacêutica, química, petroquímica entre outros³⁴. A empresa utiliza as antigas construções e construiu novos prédios na área do antigo curtume. Em outro prédio do antigo curtume funciona uma empresa de plásticos e um galpão de 2420 m² está para desocupado, conforme anuncio de aluga-se pendurado na parede do prédio³⁵.

A foto direita da Figura 8 mostra casas localizadas aos fundos do curtume na Rua Cananéia, na outra margem do rio Piçarrão, a margem direita. As casas e o prédio do Curtume Cantúcio, bem tombamento pelo CONDEPACC³⁶, são rugosidades que se combinam à renovação da materialidade.

A seguir, a Figura 9, mostra momentos distintos da reestruturação: O túnel de pedestres (1918) e o Complexo Túnel Joá Penteado³⁷, infraestruturas de tempos distintos. O primeiro liga o bairro à região central de Campinas, o segundo conecta região central à saída da cidade, passando pelo bairro da Vila Industrial, pela Av. Lix da Cunha e até a Rodovia Anhanguera. As obras do Complexo Viário Túnel Joá Penteado iniciaram em 1987. O primeiro túnel foi concluído em 1992 e apenas em 2009 o segundo foi inaugurado, demorando quase duas décadas para ser concluído.

³⁴ Informações coletas no site oficial da empresa: < <http://www.wscgroup.com.br/grupo-wsc/> > em 31/07/2013.

³⁵ Conforme anuncio imobiliário dependurado nas paredes do prédio registrado pelo autor em trabalho de campo do

³⁶ Processo de tombamento n° 008/2008 e Resolução n°121/2012.

³⁷ Fonte: PEREIRA, Denise; SOUZA, Márcio. **Complexo Viário Joá Penteado muda Trânsito e beneficia toda a cidade.** 26/11/2009. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=noticiasgerais&pub=3040> acesso: 29/05/2013.

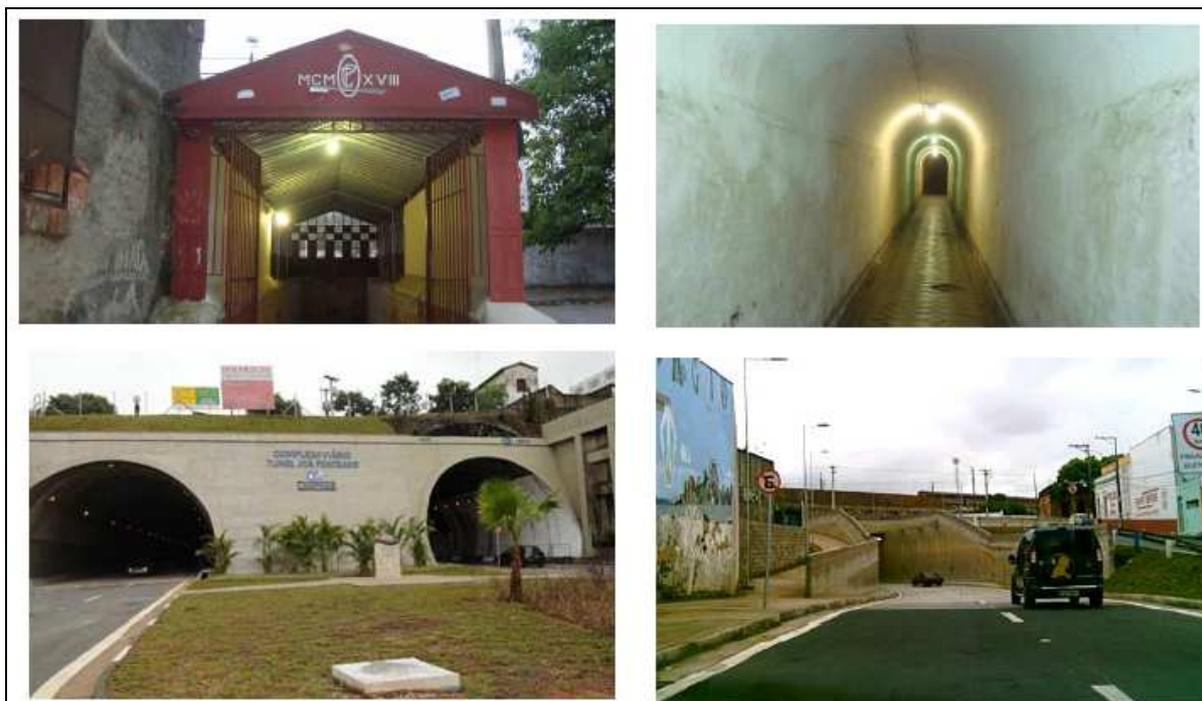


Figura 9 - As infraestruturas dos tempos: túnel de pedestres (1918) e Túnel Joá Penteados (1987 – 2009).

Fonte: Fotos do túnel de pedestre do autor, 05/09/2010; fotos do Complexo Túnel Joá Penteados EMDEC, disponível em: http://www.emdec.com.br/hotsites/nossa_cidade/joa_penteados.html.

Essas obras de estruturação viária para mobilidade urbana – A Viaduto Miguel Vicente Cury (1963), Terminal Central (1985) e o Complexo Túnel Joá Penteados (1987) - contribuíram para a popularização do centro que resultaram na criação de novos usos e funções ao antigo espaço central da cidade, como: a expansão dos comércios populares e informais, os “camelódromos”; a proliferação de cortiços; o aumento da prostituição e do tráfico de drogas; a criação de ferros-velhos e depósitos de sucata (PEDROSO, 2007). Assim, segundo Paes-Luchiari (2006, p. 53), a partir dos anos 1980, o centro de Campinas perde seu status com a saída da população de alta renda e das atividades modernas para áreas novas. Também, a construção dos novos terminais urbanos esteve associada à popularização do centro e à ampliação das atividades informais.

Na periferia sul e sudoeste da cidade, a construção dos DICs e outros conjuntos habitacionais para populações mais pobres pela COHAB dariam o tom do período seguinte. O

“final desse período é marcado pelo início das ocupações de terra no município, fato que se agravaria no período posterior” (BEGERES BISNETO, 2009, p. 68).

5º período: 1987 a 2013 – Metrópole emergente: a globalidade dos lugares

Estamos aqui já nos remetendo a um período histórico processado pela metropolização do espaço (CARLOS, 2003), que resultam na fragmentação espacial e social da cidade e dos bairros, e aonde a constituição de novas centralidades promoveriam uma nova hierarquia espacial e teriam como sua expressão material a expansão horizontal e o adensamento vertical de áreas próximas ao Centro. Essa fase é marcada pela expansão das indústrias de novas tecnologias e novos empreendimentos urbanos. A expansão periférica de Campinas foi marcada, sobretudo, pelo aumento do número de favelas e ocupações irregulares, em especial na sua região sudoeste, fato que já havia se iniciado no final do período anterior.

Segundo Pedroso (2007), concomitantemente ao processo de renovação das infraestruturas, temos a intensificação do crescimento populacional e a conseqüente valorização especulatória dos aluguéis e imóveis na cidade. Essas mudanças favoreceram ainda a dispersão da população e das atividades comerciais para a periferia da cidade, produzindo novas centralidades. Isso se concretizou na criação de shoppings, na chegada dos hipermercados e megalojas especializadas e na produção de novos condomínios e loteamentos residenciais, o que foi facilitado pelo advento dos automóveis, que permitiu que as classes mais abastadas se transferissem das áreas centrais da cidade em busca de privacidade e facilidades.

O esvaziamento do centro pela população de alta renda na busca por novos espaços exclusivos ocorreu simultaneamente à sua popularização. O aumento dos fluxos diários, do comércio informal, dos cortiços, hotéis e pensões levou a uma sobrecarga das infraestruturas, dos imóveis, dos equipamentos e do arruamento estreito do centro histórico. Esses fatores sobrepostos contribuíram para a degradação das condições de vida e do patrimônio arquitetônico de Campinas, seja pela falta de manutenção ou dificuldade de conservação dos imóveis antigos ou pela necessidade de renovação devido à impossibilidade de adaptação das edificações e do traçado urbano.

Por outro lado, esse processo de degradação ocasionou a desvalorização imobiliária de muitos imóveis que possibilitaram a moradia das famílias e pessoas de média e baixa renda em áreas mais privilegiadas da cidade, próximas ao trabalho, de consumo e lazer. Sob esta condição podemos destacar a Rua Dr. Ricardo, com imóveis em estudo de tombamento pelo CONDEPACC³⁸, a Rua Francisco Teodoro e os Becos Manoel Dias e Manoel Freire, que serão no capítulo 3 da pesquisa, e o entorno do Terminal Central.

A seguir Figura 10, que mostra os imóveis em estudo de tombamento na Rua Doutor Ricardo:

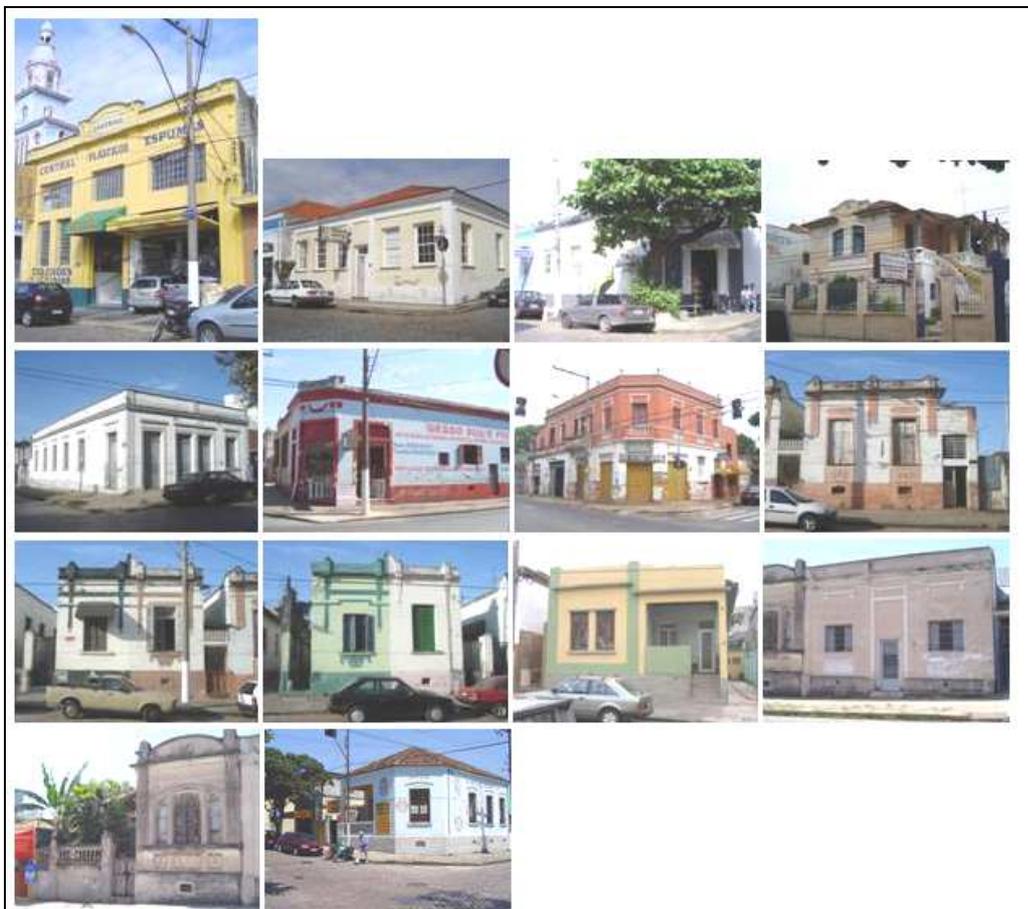


Figura 10 - Imóveis em estudo de tombamento na Rua Dr. Ricardo na Vila Industrial.

Fonte: CSPC, Processo n° 030/2008.

Atualmente, o Terminal Central (Cury) e o shopping popular que funcionam de maneira contíguas, representam uma intensa contradição das intervenções públicas em prol da fluidez e

³⁸ Processo 030/2008.

mobilidade urbana. Segundo informação na página da EMDEC são 32 linhas de ônibus e 70 mil passageiros por dia que circulam no local ³⁹. Enquanto o poder público priorizou os deslocamentos e o consumo da população no seu movimento de reprodução, foram negligenciadas questões ligadas à moradia popular e ao desenvolvimento social, pois o local e seus arredores é hoje gueto de prostitutas decadentes, traficantes e viciados.

No local convivem transeuntes, ambulantes, pedintes, indigentes, junto aos bares e lanchonetes, casa de jogos e cabeleireiros que funcionam até tarde da noite, envolto ao livre tráfico de drogas e prostituição e aos olhos da polícia que reprime os usuários e pouco faz a respeito dos traficantes do local, apesar da política “Tolerância Zero” implementada desde 2009 pelo poder público municipal. Conforme propaganda vinculada no sitio oficial do programa⁴⁰ é

imbuída da necessidade de desenvolver ações que combatam à altura estes problemas, sobretudo para garantir o bem-estar do indivíduo residente ou em trânsito pelo município, a Prefeitura Municipal de Campinas criou, através do Decreto Municipal nº 16.823 de 28 de outubro de 2009, o Comitê Gestor de Fiscalização Integrada (COFISC), cuja finalidade primordial é promover a integração das ações executadas pelos órgãos públicos e entidades da Administração Pública Municipal, de modo a combater a vulnerabilidade social da população em situação de rua, o uso nocivo da propriedade pelo não cumprimento de sua função social e o uso e ocupação irregular do solo, das vias e demais espaços público, primando, portanto, pela manutenção da ordem social e urbana.

A seguir, a Figura 11 que registra a parte interna do Terminal Central e seus conflitos pelos usos e apropriação do espaço. Na imagem são retratadas uma ação da Guarda Municipal e algumas das áreas de comércio popular em seu interior. O local é um labirinto onde a cidade ilegal e a cidade legal convivem lado a lado cotidianamente.

³⁹ Disponível em: http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=terminais_urbanos&pub=3298 acesso em 228/09/2013.

⁴⁰ Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/toleranciazero/sobre-o-tolerancia-zero.php> acesso em 27/09/2013.

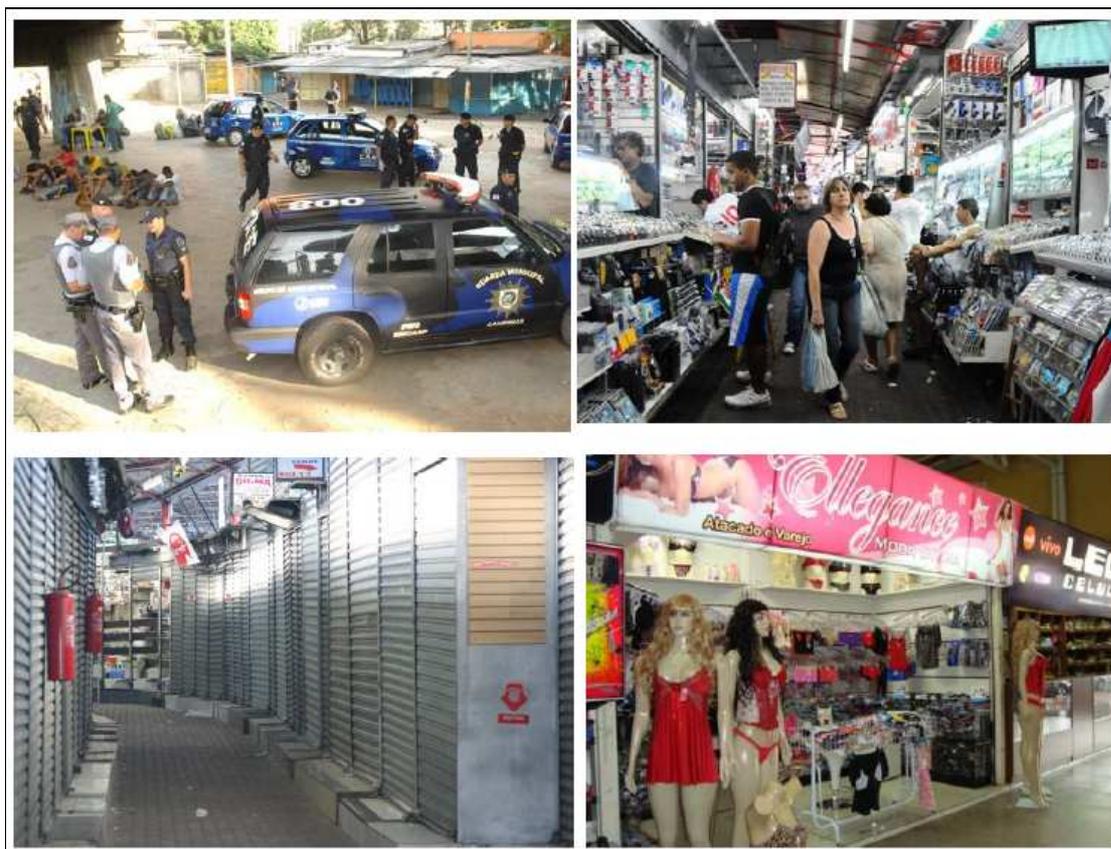


Figura 11 - O Terminal Central: cidade ilegal dentro da cidade legal.

Fontes: Foto 1: Augusto de Paiva, 2012. Disponível em: <www.rac.com.br>. Acesso em: 23/09/2013.
 Fotos 2 e 3: Leandro Ferreira, 2011. Disponível em: <www.rac.com.br>. Acesso em: 23/09/2013.
 Foto 4: Anúncio da loja Elegance Moda Íntima. Disponível em: <<http://vender-escritorio-loja.vivanuncios.com/comercial-sala-loja+goiania/vende-se-2-loja-no-camelodromo-de-campinas-2/50613898>>. Acesso em: 23/09/2013.

Desta forma, em Campinas, com a reestruturação espacial intensificada nos anos 1960, identificamos, a partir de nosso resgate histórico, a acentuação de três processos simultâneos: **a)** expansão do tecido urbano e a produção de novas centralidades — propiciadas pela estruturação de novas rodovias e pelo advento do automóvel; **b)** a descentralização de atividades econômicas e a saída da população de alta renda do centro histórico da cidade; e, por fim, **c)** a popularização do centro nos anos 1980, possibilitada pela construção dos novos terminais urbanos de ônibus, que aconteceu concomitante à degradação das infraestruturas e do patrimônio arquitetônico. Este último processo combinado e contraditório de preservação-reestruturação espacial será retomado e aprofundado no segundo e terceiro capítulo da pesquisa.

1.2. As vilas dentro da vila: formação urbana da Vila Industrial, bairro operário de Campinas

A historiografia da cidade de Campinas, por mais extensa e rica em seus escritos sobre a sua origem e urbanização, possui poucos estudos focados na Vila Industrial. Apesar de muito citado como primeiro bairro operário da cidade, foram encontrados apenas três estudos sobre o respectivo bairro (VELASCO, 2005; ZAMBELLO, 2005; RUBINO, 2006). São estudos de grande valor e que nos forneceram importantes evidências do desenvolvimento do bairro, as suas transformações e permanências espaciais, para que compreendamos os conflitos sociais pela preservação do patrimônio cultural e pela reestruturação espacial.

O livro de Velasco (2005), *Além do túnel uma vila – história e personagens do primeiro bairro operário de Campinas*, produzido por meio de pesquisa de artigos jornalísticos que foram escritos a partir dos anos 1950, e entrevistas com antigos moradores para resgatar as memórias dos mesmos sobre a Vila Industrial, faz importante levantamento sobre os elementos da cultura material e imaterial da vida cotidiana do bairro durante o século XX. É um estudo com muitos elementos geográficos do lugar, como o capítulo *Locais e Pessoas*, que discorre sobre as Vilas Manoel Freire e Manoel Dias; os cinemas do bairro, Cine Rex e Cine Casablanca; sobre o artista plástico Tomaz Perina, morador do bairro; a vila Zé D'Escola e a vila do Salameiro; e outros que retratam o cotidiano do bairro nos capítulos sobre o *Futebol, Footing e Bailes*, além da *Infância* do bairro com o Hospital dos Leprosos (ou Asilo dos Morféticos) e do Matadouro Municipal.

A tese de Zambello (2005), intitulada *Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*, traz uma importante reflexão sobre a formação da classe de trabalhadores ferroviários, seu modo de vida e a luta política da classe dentro dos sindicatos. Esse estudo busca relacionar o cotidiano do trabalho (disciplinas e técnicas apreendidas) com o modo de vida e mostra como a organização social e a vivência política dos trabalhadores nos sindicatos emergiram em resposta à ordem do capital e da ferrovia. Em outras palavras e na nossa leitura do texto, é um relato de como a disseminação do fenômeno técnico dentro da sociedade gera uma resposta política opositora à ordem dominante que, baseada na imposição de uma disciplina social e repressiva, contraditoriamente, possibilita a organização e resistência dos trabalhadores.

O artigo de Rubino (2006), intitulado *Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas*, é uma importante reflexão sobre o urbanismo aplicado à cidade de Campinas desde o fim do século XIX e durante o século XX. A autora faz uma competente síntese sobre os planos aplicados na cidade que impulsionaram uma visão renovadora que se estenderia até os dias atuais, mas que hoje é contraposta pela visão global de preservação do patrimônio cultural. A autora também identificou um processo de urbanização que dividiu o Centro e a Vila Industrial, mas que ao longo da história e devido às novas concepções de planejamento urbano articuladas à preservação reaproximou essas áreas da cidade. É uma análise que se aproxima da nossa, no que condiz à temática do estudo, mas difere em termos de objetivos. Primeiro, porque é uma análise que esteve mais focada nos projetos para a revitalização do patrimônio cultural do bairro e da cidade; segundo, porque é um estudo que não trata dos conflitos sociais pelos usos na preservação do patrimônio cultural, bem como não analisa as atuais transformações socioespaciais do bairro.

Na nossa interpretação, o bairro constitui-se sob uma tríade de circunstâncias que lhe concedeu perfil particular: primeiro, a sua formação sob os arrabaldes da cidade que forjou o seu **isolamento**; segundo, esse isolamento produziu uma relativa **autonomia** do bairro em relação ao centro, o que lhe garantiu, por muito tempo, uma dinâmica própria; e, por fim, com a ampliação da área central, a partir dos anos 1990, observou-se a incorporação do bairro a novas **dinâmicas de valorização** — especulação imobiliária, reestruturação urbana e preservação patrimonial.

Em artigo jornalístico, o historiador, memorialista e morador do bairro, Benedito Barbosa Pupo associa o surgimento do bairro à implantação da ferrovia na cidade e às indústrias que se instalaram posteriormente:

A Vila Industrial sofreu a influência da ferrovia, tendo surgido mesmo em função desta, pois com a localização das oficinas de reparos e adaptação de material das duas empresas — Paulista e Mogiana — nos pontos escolhidos, a oeste, processou-se a urbanização da parte sul do pátio ferroviário. Tanto o operariado das oficinas, como o pessoal da conservação, de manobras e dos armazéns de baldeação (como se sabe, pela diferença de bitola, este transbordo de mercadorias é indispensável) procurou instalar-se nas imediações, preferindo os terrenos do sul pouco valorizados.

A ocupação desses terrenos não tardou a efetivar-se, surgindo o bairro da Vila Industrial, que conserva a sua função primitiva. [...] as primeiras indústrias trataram de ocupar as terras próximas à via férrea por facilidade do transporte das mercadorias. Em publicações antigas de Campinas encontram-se referências à indústria de Antônio Corrêa de Lemos, situada à Rua Antônio Manuel, esquina

de Francisco Teodoro. Posteriormente, a Mogiana adquiriu esse prédio para sua fundição [...].

A instalação da estação ferroviária junto ao pátio de manutenções e manobras ocorreu ao longo do espigão divisor de águas das bacias dos rios Atibaia e Capivari, numa área de platô mais propícia à passagem da ferrovia. Essa área, inicialmente, estava distante do traçado urbano da cidade, mas, posteriormente, seria integrada pelo seu crescimento. Às costas da estação e ao sul da ferrovia Paulista (que liga Campinas à Jundiaí), as vertentes íngremes que se ligam ao córrego do Piçarrão eram de difícil ocupação, portanto, desvalorizadas para a ocupação urbana. Nessa área é que se desenvolveria o bairro em questão.

Segundo Velasco (2005), antes mesmo da chegada da ferrovia em 1872, apesar de não constar nas plantas do final do século XIX, a Vila Industrial já existia. No início de sua formação, abrigou o que era considerado insalubre, malvisto ou anti-higiênico para a cidade, pois, na época, era considerado um bairro afastado do centro. Na área do bairro funcionavam dois cemitérios e o Hospital dos Leprosos, conhecido como Asilo dos Morféticos, além do curtume, do Matadouro Municipal e da hospedaria dos imigrantes (VELASCO, 2005, p. 24).

Apesar de ser considerada uma área malvista pela elite da cidade, o bairro atrás da estação cresceu rapidamente. “A estrada de ferro reforçou a tendência industrial e operária que se implantou na Vila Industrial” (POZZER, 2007, p. 168). Desde então, estabelece-se uma oposição marcante entre o que viria a ser denominado Vila Industrial e o centro da cidade (POZZER, 2007, p. 166).

Possuindo terras baratas e próximas à linha férrea, a Vila Industrial passou a abrigar casas populares pequenas e praticamente iguais. As construções um pouco maiores, destinadas aos engenheiros e funcionários de alto escalão da ferrovia, eram construídas na avenida principal do bairro, a Sales de Oliveira. De acordo com Velasco (2005), a chegada de imigrantes para trabalhar nas companhias férreas “trouxo mão de obra e consagrou a vila que pode ser considerado o primeiro bairro operário de Campinas” (VELASCO, 2005, p. 23).

Em 1924, o bairro possuía a maior parte das moradias dos subúrbios somados e grande parte das casas já possuíam serviços de água e esgotos, como nos apresenta Rosseto (2006). A Vila Industrial possuía

a metade dos prédios fora da ‘cidade’ (1.003 contra 907 dos demais subúrbios somados, em 1922, e 1.053 contra 1.145 em 1924). Era também o subúrbio de ocupação mais antiga — a rua Francisco Teodoro (que margeava a linha da

Paulista, perto da estação e do lado oposto da cidade) já existia em fins do XIX (ROSSETO, 2006, p. 201).

Segundo Velasco (2005, p. 85-86), a arquitetura simples do bairro foi marcada pela formação de vilas no seu interior. Os aglomerados de casas enfileiradas, de baixo padrão e populares, eram construídos pelos proprietários para abrigar, em especial, os trabalhadores da ferrovia. As casas tinham os seus projetos facilmente aceitos pela prefeitura municipal e serviam de renda para seus proprietários.

A Figura 12, mostra a R. Alferes Raimundo na década de 1920, com detalhe do arco de entrada da Vila Manoel Freire e cinco dos oitos conjuntos arquitetônicos da rua.



Figura 12 - Vila Industrial na década de 1920: Rua Alferes Raimundo e a entrada da Vila Manoel Freire.

Fonte CSPC: Estudo de tombamento 009/2009. Equipe técnica: Laci de Carvalho Alvite; A. Henrique F. Anunziata, 2013.

Como exemplo disso, as Vilas Manoel Dias (1908) e Manoel Freire (1918) foram núcleos originais do bairro e preservam parte do embrião original da Vila Industrial, tendo sido tombadas

no ano de 1994 pelo órgão municipal de preservação do patrimônio cultural, o Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC⁴¹. Conforme Figura YYW.

A ideia de que a formação da Vila Industrial se constituiu a partir da formação de vilas no seu interior é reforçada em reportagem na imprensa⁴²: “No dia 13 de setembro de 1907 foi a vez da sociedade São Vicente de Paulo inaugurar na R. Sales de Oliveira uma Vila Vicentina. O propósito era abrigar 48 casas pequenas, às viúvas desabrigadas e seus filhos”.

Além da Vila Vicentina citada, temos conhecimento da Vila Venda Grande (conjunto arquitetônico tombado pelo órgão de preservação municipal, CONDEPACC. Segundo o órgão, a vila começou a ser construída no ano de 1896 para os funcionários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro; a Vila Geni, além da Vila do Salameiro e da Vila D’Escola, extintas, mas citadas no trabalho de Velasco (2006). Essas vilas e outros conjuntos arquitetônicos de casas geminadas estão presentes em extensa área do bairro, próximas à via férrea e à rua principal do bairro: a Sales de Oliveira.

Mendes (1963)⁴³ nos fornece outras pistas do desenvolvimento urbano do bairro citado: em 04 de maio de 1913, “funda-se ‘Law Tennis Clube’, instalado na antiga Chácara Lulu de Pontes, na Vila Industrial”; em 1921, “cria-se a paróquia São José”; num período posterior, em 1941, “inaugura-se o Quartel do 8º B. C na Vila Industrial”; o Cine Casa Blanca em 31 de janeiro de 1953; o Cine Rex em 29 de dezembro de 1953; e o SENAI em 23 de junho 1957.

A evidência cartográfica da existência das Vilas Manoel Freire e Manoel Dias aparece na planta de 1929, onde elas estão desenhadas como vielas entre as ruas Alferes Raimundo, Sales de Oliveira, 24 de Maio e Barão de Monte Mor, permanecendo o seu traçado até os dias atuais.

O artigo jornalístico sobre a importância histórico-arquitetônica, intitulado *Vila Dias preserva memória urbana do início do século*⁴⁴, localiza as duas vilas dentro da Vila Industrial e descreve suas peculiaridades.

O Beco Manoel Dias fica no bairro mais antigo de Campinas, a Vila Industrial.
Ocupa todo um quarteirão, entre a Avenida Sales de Oliveira e a Rua 24 de Maio (...). As casas do Beco — são trinta — foram construídas pelo português

⁴¹ Processo de tombamento nº 003/90 de 25/09/90 e Resolução de tombamento nº 19 de 24/11/1994. Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas – Secretaria da Cultura. *Processos de tombamento e bens tombados*. Disponível em: http://2009.campinas.sp.gov.br/cultura/patrimonio/bens_tombados/processo_003_90/. Último acesso em 05/10/2011.

⁴² Anhanguera, 2000, p. 23.

⁴³ Referente às páginas 95, 99 e 109 (op. cit.).

⁴⁴ Correio Popular, Campinas, 31 de julho de 1977.

Manoel Dias da Silva a partir de 1902, quando a urbanização da cidade estava praticamente se iniciando. Embora o bairro tenha hoje a denominação de Vila Industrial, não havia indústrias; os curtumes que atualmente funcionam na área, foram instalados após a primeira guerra mundial. Havia apenas a estação da então Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que se encontra ainda no mesmo local, ao lado da Avenida Sales de Oliveira. (Grifos nossos)

É interessante destacar que o nome atual do bairro Vila Industrial esteve mais associado à ferrovia do que às indústrias que se instalariam após a Primeira Guerra Mundial. Também a fisionomia da área envoltória da estação sofreu pouca alteração das características originais da urbanização. Conforme Figura 13:

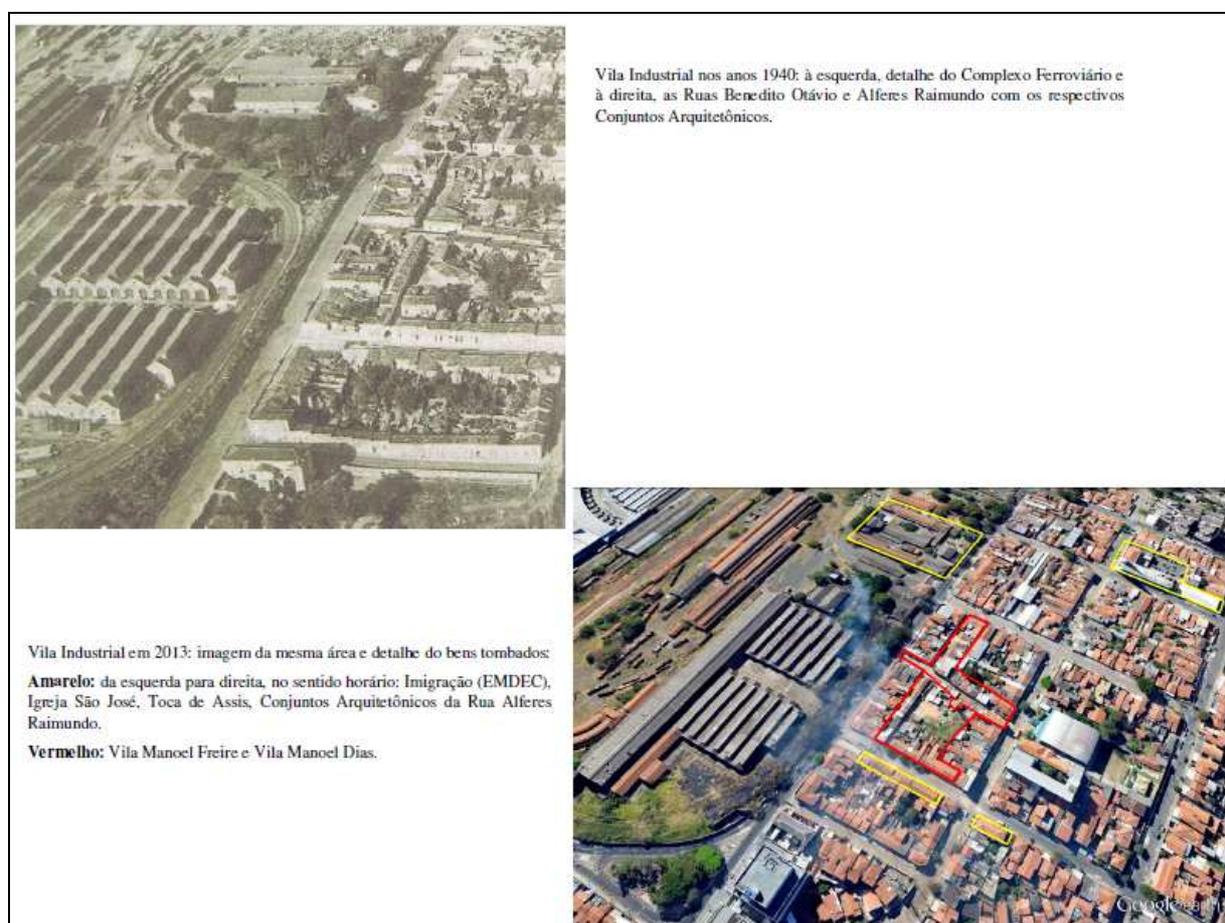


Figura 13 - A Vila Industrial às margens do Complexo Ferroviário em na década de 1940 e em 2013.

Fonte: Foto da década de 1940 – MIS; Foto de 2013: Google. Montagem do autor.

Manoel Dias juntamente com seus três irmãos, todos imigrantes portugueses, começaram seu trabalho no bairro fazendo transporte com carroças e pouco tempo depois adquiriram terrenos no bairro. Esses terrenos estariam na área onde se instalaria o complexo ferroviário da Mogiana. Os irmãos, antevendo a valorização da área, compraram lotes para revenda. A companhia pagou bom preço por seus terrenos e os irmãos passaram a construtores.

As casas eram construídas lentamente e vendidas aos moradores ou interessados, de acordo com a sua renda. Inicialmente, as casas não possuíam redes de esgoto ou elétrica, os banheiros ficavam na parte de fora, nos fundos das casas. Ainda, conforme mesmo artigo:

Algumas moradias foram feitas sob encomenda. Mas várias delas eram negociadas só depois de concluídas. Mesmo com aqueles cuja capacidade financeira não aparentasse ser suficientemente elevada, ‘Quer comprar?’, perguntava um dos irmãos Dias. ‘Mas não tenho dinheiro’, respondia o possível comprador. ‘Não tem importância, a gente acerta depois’. As vendas eram controladas por cadernetas iguais às que se utilizam atualmente nos pequenos armazéns e mercearias. E os compradores podiam, às vezes, determinar os valores das prestações a pagar, de acordo com o seu poder aquisitivo. Isso permitiu que foguistas e maquinistas da Mogiana tivessem suas casas próprias, ainda que pagando por elas durante vários anos. (...) O objetivo dos irmãos Dias, entretanto, não era construir um núcleo habitacional popular, no sentido que se dá atualmente a esta expressão. Não havia planejamento (nem mesmo urbano) e o Beco Manoel Dias é um exemplo disso com suas casas sem localização exata e que, às vezes, parecem amontoar-se umas às outras. (Grifos Nossos)

O artigo traz trechos de entrevistas com moradores que ressaltam a solidariedade e amizade dos moradores do beco. Uma moradora do beco há 40 anos fala de sua saída para morar numa habitação da Companhia de Habitação Popular de Campinas COHAB-Campinas:

Já quis sair um dia do lugar e ir morar numa das habitações da Cohab. Foi para a Vila Rica. Não gostou. Depois de nove anos, voltou ao Beco, Por quê? ‘Não consegui me acostumar com aquilo; lá é tudo tão pequenininho, a gente não se sente bem...’ Na Vila Rica, além disso, dona Albertina sentia falta das amizades. Gosta de conversar, e conversa é o que não falta no beco. Faz até esquecer um pouco os problemas. Pois é claro que a vida está difícil. Está difícil, o que é que se vai fazer. A gente: vive apertada, mas terá de viver. Apesar de tudo, resta a solidariedade. Dona Pedrina Antunes, 70 anos, reside no Beco ‘desde que me conheço por gente’. E gosta dele porque ‘aqui, todo mundo é amigo um do outro’. Um exemplo? ‘É só eu gritar aí e aparece um monte de gente na porta pra me levar pro hospital’ [...] A vida? ‘A vida é ótima, meu filho. E aqui a gente é boa...’

O longo tempo de residência dos moradores e a proximidade das casas une a vida das pessoas, obrigando-as a estreitar relações e tornando-as mais solidárias e íntimas umas das outras. As relações de vizinhança no bairro, em grande medida, eram possibilitadas pela sua arquitetura. Nesse sentido, o bairro, pode ser compreendido como o lugar da reprodução social, percebido e compartilhado por aqueles que o habitam, como nos ensina Carlos (2007, p. 17):

O lugar é a base da reprodução da vida e pode ser analisado pela *triade habitante – identidade – lugar*. A cidade, por exemplo, produz-se e revela-se no plano da vida e do indivíduo. Este plano é aquele do local. As relações que os indivíduos mantêm com os espaços habitados se exprimem todos os dias nos modos do uso, nas condições mais banais, no secundário, no acidental. É o espaço passível de ser sentido, pensado, apropriado e vivido através do corpo.

Conforme Velasco (2005), a dificuldade de acesso entre a Vila Industrial e o centro, separados pela via férrea, foi modificada com a construção de um túnel sob os trilhos, em 1918, que facilitou a ligação do bairro operário com o centro comercial da cidade, mas não alterou a visão da elite sobre o bairro. Os moradores da Vila Industrial, além de conviverem com as atividades malvistas na cidade, sofriam preconceito dos demais campineiros que os apelidaram de *bucheiros*, devido ao grande número de moradores que vendiam miúdos de boi comprados no Matadouro, como forma de complementação aos salários obtidos nas companhias de estrada de ferro e demais estabelecimentos. Nas palavras da autora:

Esse tipo de vida levada pelos moradores da Vila, que hoje em dia pode ser considerado como pobreza, foi o responsável pela preservação arquitetônica e histórica do local, pois, sem terem recursos para reformarem as casas, toda a beleza do bairro operário foi conservada e a história pode ser contada através das construções e pessoas que ainda resistem ao tempo [...] (VELASCO, 2005, p. 24).

Cabe aqui uma ponderação sobre o exposto acima, pois a questão da preservação e da transformação do bairro também está atrelada aos interesses do mercado imobiliário e demais agentes produtores da cidade. Ou seja, estamos falando de um bairro que durante muito tempo não foi atrativo aos investidores e especuladores imobiliários e que, desta maneira, manteve determinado padrão de construções, manutenções e reformas que resultam na sua atual condição. Verificamos, porém, que foi a partir do fim dos anos 1980, como será mostrado adiante, que o crescimento de edifícios verticais rompeu com o padrão arquitetônico do bairro.

A marca de bucheiros é explicada por Pupo (2008) em seu relato do cotidiano no bairro, segundo o qual referia-se apenas a uma parte do bairro e que se estendia aos demais moradores da Vila Industrial:

O ‘bondinho’ chegava à tarde trazendo o resultado da matança do dia que, imediatamente, era passado para o carroção fechado, puxado a burros, também, distribuidor da carne aos açougues. Nesses caminhões, lia-se isto: ‘Carne Verde’, o que me deixava encabulado, porque eu não podia atinar a razão de a carne, sendo vermelha, pudesse ser chamada de ‘verde’...

Em frente ao Jardim havia a entrada para o Curtume Campineiro e logo adiante a casa da família Rafael Pisani, que tinha ao lado uma extensa faixa de terreno ocupada por um grande parreiral (grande dentro da conceituação urbana). Logo a seguir, após o prolongamento da Rua Prudente de Moraes, que era a estrada para o Matadouro e para o Hospital de Morféticos, ficava a chácara Patton. Cerca de cem metros além, terminava a nossa ‘Vila’, pois depois da rua Antônio Manuel, a ‘nação’ era outra, a dos ‘Bucheiros’, propriamente dita, porque o termo era aplicado a nós por extensão... À esquerda, descendo-se uma ladeira ia-se ter ao local onde um cidadão de sobrenome Díscola manipulava vísceras, rabadas mocotós, línguas, etc..., para fornecimento à população, fazendo a distribuição desses artigos em carrinhos, puxados por um muar, cuja presença na rua era anunciada por um toque prolongado de buzina, feita de chifre, daquelas que os vaqueiros chamam de ‘berrante’ (PUPO, 2008).

Fava (1978) chamava a atenção para o bairro com o artigo *Bairros: Vila Industrial tão grande quanto uma cidade*, destacando os problemas ligados à coleta de lixo, demora e lotação dos ônibus coletivos, cortes de água, falta de telefones públicos, descuido dos proprietários com os terrenos vazios etc., porém, cita a importância do bairro como “marco na vida de Campinas” e de suas vilas: “A Vila Manoel Dias é um marco tradicional na vida desse populoso bairro da Vila Industrial. A sua manutenção, embora materialmente esteja quase destruída, é um marco de Campinas na década de 1910”. A reportagem traz fotos da vila Manoel Dias e acreditamos que à época a expressão “quase destruída” seja exagerada, visto que o perfil de população pobre dos moradores não garantiria uma conservação muito melhor dos imóveis.

Apesar do artigo se propor a relatar as necessidades e urgências do bairro, o autor destacou que os moradores “se dizem relativamente contentes com a vida que levam e com o conforto do bairro” e ressaltou aspectos da vida cotidiana no bairro que lhe deram identidade: “Hoje, a moderna Praça Correa de Lemos substitui o antigo jardim onde outrora as famílias da Vila Industrial costumavam passear e levar os filhos a ouvir as bandas de música” (FAVA, 1978).

As particularidades arquitetônicas do bairro, do traçado e largura das ruas e avenidas, as praças e seus monumentos, as igrejas, a disposição das casas e arruamento são o sustentáculo para o seu cotidiano, os encontros nas ruas, padarias e mercados, nas missas, nos dias da banda de música no coreto da praça, *footings* (passeios) no entardecer na praça, as festas e carnavais nas vilas Manoel Freire e Manoel Dias foram características marcantes do bairro operário campineiro e destacadas em diversos artigos.

No final dos anos 1980, Na Vila Industrial, a obras de canalização do córrego Piçarrão e a construção do Complexo Viário Joá Penteado, em 1987, materializariam as novas lógicas imobiliárias e empresariais no bairro com: a) sua verticalização; b) a instituição de normas de preservação; e c) a renovação das formas espaciais que reestruturaram os usos e as funções no bairro como será mostrado no item 3.1 do estudo.

Para representarmos essa fase de transição destacamos alguns eventos representativos das transformações iniciadas nessa fase. Nos prédios do Curtume Cantúsio (desativado por completo em 1994), funciona uma fábrica de motores denominada WSC Service Center. A fábrica produz e repara motores de industriais diversos ligados a indústria de alimentos, farmacêutica, química, petroquímica entre outros ⁴⁵. A empresa utiliza as antigas instalações e construiu novos prédios na área do antigo curtume. Em outro prédio do antigo curtume funciona uma empresa de plásticos e um galpão de 2420 m² está para desocupado conforme anúncio de aluga-se pendurado na parede do prédio. Em parte de área demolida do antigo curtume foram construídos dois condomínios formados por 11 blocos de quatro andares ⁴⁶.

O parque previsto na parte sul do Plano de Melhoramentos (Figura 5), mostra uma extensa área verde que corresponde à várzea do córrego Piçarrão, canalizado em fins dos anos 1980, entre os bairros da Vila Industrial e do São Bernardo. Atualmente uma dezena de prédios da empresa HM engenharia estão em construção na área prevista para o parque, e uma larga avenida foi construída às margens do córrego em 2011 ligando-a com o Complexo Túnel Joá Penteado e à Avenida Prefeito Faria Lima, que se conecta às rodovias Anhanguera, Santos Dumont e Bandeirantes.

No local da Cia. Curtidora Campineira que operou até início dos anos 1980, após a sua desativação, funcionou nas ruínas da antiga fábrica, o Centro de Tradições Nordestinas, que

⁴⁵ Informações coletas no site oficial da empresa: < <http://www.wscgroup.com.br/grupo-wsc/> > em 31/07/2013 e em trabalho de campo realizado no mesmo dia.

⁴⁶ Informações coletadas em trabalho de campo realizado em 11/08/2013.

abrigava festas e bailes e também a chamada Feira do Rolo aos domingos. Ambos foram interditadas e fechadas no final de 2012 por ação do Ministério Público, Polícia Militar e Defesa Civil ⁴⁷ por não possuírem condições de segurança e higiene, e das suspeitas de venda de mercadorias roubadas no lugar. A seguir, apresentamos a Figura 14, que representa as ruínas de um dos curtumes que funcionou no bairro.



Figura 14 - Ruínas da Antiga Cia. Curtidora de Couros Campineira na Vila Industrial.

Fonte: Google Earth, acesso em 13/07/2013.

A desativação dos curtumes, a implementação de uma nova conexão viária, bem como a decadência e privatização do sistema ferroviário nacional são eventos que representam a materialidade dos processos de reestruturação espacial que se instalou ao final dos anos 1980 no bairro da Vila Industrial. Eles apontam para o processo combinado de transformações e permanências das formas históricas, bem como de alteração dos costumes e hábitos culturais no bairro, seja pela chegada dos novos edifícios verticais e dos novos moradores, seja pela

⁴⁷ AZEVEDO, Patrícia. Prefeitura fecha “feira do rolo” da Vila Industrial. *Correio Popular*, Campinas, 15/12/2007. Disponível em http://correio.rac.com.br/_conteudo/2012/12/capa/campinas_e_rmc/17467-prefeitura-fecha-feira-do-rolo-da-vila-industrial.html

substituição das funções e usos que alteraram as relações de trabalho e do cotidiano dos moradores no bairro. A criação do CONDEPACC e a instituição dos tombamentos do Complexo Ferroviário, das Vilas Manoel Freire e Manoel Dias, dos conjuntos arquitetônicos Francisco Teodoro, Venda Grande e Alferes Raimundo (Figura 13), reforçam a tendência de permanência das formas arquitetônicas e o reconhecimento do bairro como uma área de interesse histórico e cultural da metrópole.

2. REESTRUTURAÇÃO URBANA E A PRESERVAÇÃO DO PATRIMÔNIO CULTURAL: OS FUNDAMENTOS TEÓRICOS DA PESQUISA

2.1 Intervenções urbanas contemporâneas em áreas de interesse histórico da metrópole: a reestruturação urbana e a preservação do patrimônio cultural

Neste capítulo buscaremos apresentar um debate acerca dos processos de reestruturação espacial que transformam as formas, os usos e as funções da cidade no atual período histórico — o período técnico-científico informacional. Conforme exposto no primeiro capítulo, a partir de 1988, em Campinas, intensificou-se o processo de popularização e degradação do centro da cidade e bairros do entorno. Tal processo ocorreu combinado à expansão do tecido urbano devido à realocação das atividades econômicas (indústrias, comércios e serviços), e residenciais o que levou a criação de novas centralidades, com a implantação de outros eixos de ocupação (com a produção de condomínios de alto padrão e, contraditoriamente, a ocupação de terras e a favelização na periferia urbana), que levou ao aumento da fragmentação do tecido urbano e da unidade dos bairros cidade.

Sobre o processo de metropolização do espaço analisado por Carlos (2003, p.84):

Nesse processo conteúdo do centro se transforma (a polinucleação da metrópole) como consequência da extensão do processo de urbanização pulverizou o centro, criou sub-centros especializados, monofuncionais (...) aqui as formas de centralidade se referem à relação entre usos / funções e se colocam no plano do consumo do espaço enquanto atividade econômica; aliada a valorização / desvalorização de áreas dentro da metrópole. (CARLOS, 2003 p. 84)

Para entendermos esse período de metamorfose da cidade em metrópole é preciso que retomemos a noção de espaço geográfico: compreendido como uma instância dinâmica e que está imbricada às sociedades que lhe dão conteúdo e significado⁴⁸. Assim, buscamos analisar as transformações da cidade a partir da articulação entre os processos de reestruturação e preservação espacial atuais, pois as renovações e permanências representam a totalidade do

⁴⁸ “Nesse processo conteúdo do centro se transforma (a polinucleação da metrópole) como consequência da extensão do processo de urbanização pulverizou o centro, criou sub-centros especializados, monofuncionais (...) aqui as formas de centralidade se referem à relação entre usos / funções e se colocam no plano do consumo do espaço enquanto atividade econômica; aliada a valorização / desvalorização de áreas dentro da metrópole.” (CARLOS, 2003 p. 84)

processo social que produz e reproduz, bem como dificulta ou facilita as ações humanas no espaço geográfico por meio de sua apropriação, como nos ensina Carlos (2007b, p. 53-54):

Trata-se de um processo que ocorre revelando, de um lado, persistência e preservação (dos lugares e modos de vida) e, de outro, dialeticamente, rupturas e transformações. É nesse sentido que o espaço aparece enquanto condição, meio e produto da reprodução social revelando-se numa prática que é socioespacial. [...] Assim, o plano da produção articula o desenvolvimento das relações de produção de mercadorias e da produção da vida e de suas possibilidades, num sentido mais amplo e profundo — esse é o fundamento da desigualdade que explicita o conflito. Refere-se a modos de apropriação que constroem o ser humano e criam a identidade que se realiza pela mediação do outro. Identidade que está construída a partir da escala do habitar sustentando a construção/estabelecimento da memória.

Conforme essa leitura, o espaço é a base de reprodução da totalidade socioeconômica, onde as desigualdades seriam o produto ou o resultado dessas práticas. Sobretudo, na escala do lugar, devemos analisá-lo enquanto prática social cotidiana, ligada ao trabalho e ao lazer, mas que também é permeada de referenciais simbólicos e identitários dos grupos.

Nesse sentido, não estamos considerando o espaço geográfico e seus componentes, as cidades e bairros, sociedades, instituições, organizações políticas e econômicas etc., como resultado apenas da reprodução do capital, em que o espaço é produzido sobretudo como valor de troca. Não resta dúvida que a ordem capitalista tende a se sobrepor e ocultar as demais, mas não de maneira hegemônica; é o que propomos discutir, ainda que de maneira introdutória, pois servirá para subsidiar nossas análises.

Ambos os processos, de reestruturação espacial e de preservação do patrimônio cultural nas cidades, ocorrem de maneira desigual no tempo, no espaço e no grau de intensidade. A combinação e sobreposição das divisões do trabalho ao longo da história teriam como resultado o conjunto de objetos ou formas que são a condição para o desenvolvimento atual e para novas divisões do trabalho, com a valorização e a desvalorização dos espaços, conforme Santos (2006, p. 42-43):

A forma como se combinam sistemas técnicos de diferentes idades vai ter uma consequência sobre as formas de vida daquela época. [...] Devemos partir do fato que esses diferentes sistemas técnicos formam uma situação e são uma existência num lugar dado. [...] A forma como se combinam sistemas técnicos diferentes idades vai ter uma consequência sobre as formas de vida do lugar. Do ponto de vista específico da técnica dominante, a questão é outra; é a de

verificar como os resíduos do passado são um obstáculo à difusão do novo ou juntos encontram a maneira de permitir ações simultâneas.

Nessa leitura, o espaço geográfico pode ser compreendido como o resultado do acúmulo desigual de formas-conteúdos, diferentemente datadas, com as ações do presente. Como exemplo disso, as antigas fábricas e estações ferroviárias desativadas, os casarões das velhas aristocracias, os conjuntos de habitações operárias, os centros históricos das cidades são marcas daquilo que foi produzido no passado, efeito de antigas divisões do trabalho e da difusão desigual das técnicas sobre o espaço.

Essas heranças socioespaciais foram denominadas por Santos (1978; 1985) de *rugosidades*. Formas que estão expressas nas paisagens rurais e urbanas, sendo resultado da disseminação desigual das técnicas pelo território, resquícios das formações espaciais. As mudanças socioeconômicas precisam que as rugosidades, parte fundante do espaço geográfico, se adequem estrutural e funcionalmente às demandas do presente histórico. Cabe ressaltar que a funcionalidade ou eficácia dos objetos técnicos que compõem o espaço esbarra nos limites materiais do objeto técnico (o tempo de duração e resistência dos materiais e a capacidade de resposta do objeto ao trabalho de manutenção, aperfeiçoamento e readequação funcional) e nos limites políticos e normativos ou jurídicos impostos pela totalidade social (SANTOS, 2006).

Podemos compreender a partir dessa formulação teórica que a função que essas formas urbanas (ou objetos técnicos) possuem é comandada pelos processos de reprodução dos agentes econômicos e políticos hegemônicos de cada período histórico. Ou seja, cada organização socioeconômica disporá de um conjunto de infraestruturas tecnológicas e normativas que respondam pelo conjunto de funções e usos que serão determinados por ela.

Esse padrão de desenvolvimento desigual do espaço, que une as formas do passado com outras do presente, também é analisado por Harvey (1993), Smith (1998) e Soja (1993).

Harvey (1993) afirma que a seletividade de áreas pelo capital ocorre devido aos avanços dos transportes e das tecnologias de comunicação, além do estreitamento entre as ações públicas e privadas, que no atual momento histórico se intensificam, no qual “a acumulação flexível envolve rápidas mudanças dos padrões do desenvolvimento desigual, tanto entre setores como entre regiões geográficas” (HARVEY, 1993, p.140).

Conforme Smith (1998), as desigualdades socioespaciais são produzidas como uma necessidade sistêmica, pois

tendências contraditórias para diferenciação e para a igualização determinam a produção capitalista do espaço. Em ação, essa contradição que surge no âmago do modo de produção capitalista inscreve-se na paisagem como padrão existente de desenvolvimento desigual (SMITH, 1998, p. 149).

Para Soja (1993), a reestruturação espacial, produtora de novas diferenciações, é o processo necessário à acumulação de capital, ocorrendo a partir de uma ‘criatividade-destrutiva’ que envolve alterações na estrutura do espaço e da sociedade dentro do capitalismo, pois:

Setorial e espacialmente ele é sempre desigualmente desenvolvido [...] a atividade normal dos capitalistas em busca de lucros — baseia-se, intrinsecamente, nas desigualdades regionais ou espaciais, como meio necessário a sua sobrevivência contínua (SOJA, 1993, p. 132).

Podemos compreender, de acordo com tais pressupostos, que a manutenção ou substituição das rugosidades dependem dos interesses mercadológicos e ideológicos do período, influenciando no conteúdo e valor dos objetos. As diferenciações produzidas nas formas espaciais ocorrem em função das demandas dos agentes do presente histórico. A seleção espacial, engendrada pela lógica da acumulação, pode tornar os objetos e áreas obsoletos, pois muitos perdem a sua funcionalidade, o que leva à sua desvalorização social e econômica.

Segundo Santos (2006, p. 269-270), devido ao avanço das técnicas e à formação de redes globais, é fundamental encontrar os nexos entre o global e o local no período atual para compreensão das transformações em questão. Para o autor, na escala local do lugar é onde os processos globais se materializam,

Onde os fragmentos da rede ganham uma dimensão única e socialmente concreta, graças à ocorrência, na contiguidade, de fenômenos sociais agregados, baseados num acontecer solidário, que é fruto da diversidade, e num acontecer repetitivo que não exclui a surpresa. (op cit, p. 270)

Consideramos, desta maneira, que o espaço geográfico, formado pelos objetos e as ações que lhe dão funções e usos, é o meio de convergência da ordem ou lógica local (horizontalidades) e de ordens mais distantes (verticalidades). Conforme Santos (2006):

Enquanto as horizontalidades são, sobretudo, a fábrica da produção propriamente dita e o *locus* de uma cooperação mais limitada, as verticalidades dão, sobretudo, conta dos outros momentos da produção (circulação, distribuição, consumo), sendo o veículo de uma cooperação mais ampla, tanto econômica e politicamente, como geograficamente (SANTOS, 2006, p. 284).

As categorias verticalidades e horizontalidades tem origem na fundamentação teórica desenvolvida por Lefebvre (2001, p. 46), segundo o qual o espaço urbano “é uma mediação entre as mediações”, ou seja, local de convergência da *ordem próxima* e da *ordem distante*. Esta leitura nos ajuda a perceber que além das ordens hegemônicas políticos-econômicas (a ordem distante) existem as ordens próximas de reprodução social, resistências capazes de subverter ou ativar a ordem geral.

Nesse mesmo sentido, Carlos (2007b), analisando as questões relativas ao desenvolvimento geográfico desigual, explica que a “surpresa” assinalada por Santos está contida na dimensão do “possível”, dimensão socioespacial que está atrelada ao “real” a ao “concreto”, percebida e vivenciada nas segregações e conflitos imanentes às sociedade de classes.

Segundo a autora, se, por um lado, para a expansão do capitalismo são produzidas desigualdades socioespaciais que garantem a reprodução ampliada do capital; por outro, as contradições geradas possuem um potencial de negação da ordem imposta. De maneira contraditória, nesses locais da cidade é onde os pobres podem subsistir, resistindo e dificultando a expansão das lógicas hegemônicas.

É a escala do habitar que surge e realiza o diferente em sua determinação negativa quando se define pelo conflito e pela luta em torno das apropriações diferenciadas do espaço, e como reivindicação para o uso (tal qual se revela nas cidades hoje). Desse modo, a prática socioespacial fundada na desigualdade concreta e real propõe a realização da diferença num outro plano, contestando, de um lado, a redução do humano e da vida na cidade ao mundo da mercadoria, que produz a “cidade como negócio” (o crescimento como estratégia da reprodução espacial) e de outro, mas a ela associado, o planejamento do espaço sob a lógica do econômico posto que a condição do lugar na sua inserção à lógica global — produtora (também ela) de diferenciações, aprofunda a contradição entre espaços integrados/desintegrados à globalização [...] (CARLOS, 2007b, p. 49).

Ainda segundo Ascher (2002), no período atual, a transformação funcional das cidades pode ser interpretada, em grande medida, como a materialização de processos mundiais no local. Ela seria um reflexo local da globalização e do desenvolvimento desigual capitalista que se

consolidariam na fabricação de novas centralidades e segregações levadas a cabo pelos agentes sociais, empresas, grupos políticos e instituições (locais e globais) que transformam o espaço, fragmentando-o ainda mais e readequando, preservando ou destruindo a materialidade pré-existente, ou seja, articulando as rugosidades e sociedades locais ao nacional e ao global.

Para Lefebvre (2001) a cidade é obra de uma história, um dado prático sensível e arquitetônico que pressupõe a simultaneidade, encontro, mediando o encontro do disperso e dissociado; o urbano é a realidade composta de relações; a urbanização o processo criador do espaço urbano. “Esses diversos aspectos de uma produção social, a produção da cidade e da sociedade urbana, estão situados em uma perspectiva de explicação e de previsão.”(p.126)

Essa afirmação serve para ilustrar a concepção de cidade, pois esta existe enquanto negação da metrópole ou espaço não metropolizado, ou seja, correspondente aos espaços de modernização mais incompleta. A metropolização é um processo que se estrutura sob uma realidade social composta relações contraditórias. A destruição da urbanidade⁴⁹ ou do seu elo vital (a cidade) é uma das mais terríveis materializações deste processo. Porém sabemos que ideologicamente a metrópole não se apresenta assim, em especial àqueles cidadãos que tem seu pleno acesso. Este processo tende a uma hegemonização do espaço, porém não se realiza por completo⁵⁰.

De acordo com Soja (1993), na era da globalização, as novas divisões do trabalho determinadas pela acumulação flexível exigem que as cidades se reestruturem para competir no mercado global de investimentos. Para esse autor, a reestruturação espacial das cidades seria um processo amplo, liderado pelos agentes econômicos, que ocorreria por meio da adequação de espaços selecionados (centros históricos, zonas industriais e portuárias decadentes, áreas de expansão urbana) ao mercado de investimentos, onde a implantação de novos equipamentos e a renovação facilitaria a fluidez do território.

⁴⁹ A urbanidade pode ser definida a partir do que é a sua negação ou sua ausência: em especial a subordinação do valor de uso ao valor de troca; segregação, fragmentação, periferização; marginalização e exclusão. (LEFEBVRE, 2001) A apropriação da cidade pelos seus moradores restituiria o sentido original da cidade como totalidade destituído pela metrópole como efetivação do direito à cidade.

⁵⁰ “Esse processo de metropolização do espaço imprime ao território características que até então eram exclusivas da região metropolitana. Essas características fazem com que não só as práticas sociais, mas inclusive as identidades dos lugares fiquem sujeitas aos códigos metropolitanos. São esse códigos os avatares de novos valores e signos da sociedade contemporânea.” (LENCIONE, 2003, p. 35)

A reestruturação, em seu sentido mais amplo, transmite a noção de uma 'freada', senão de uma ruptura nas tendências seculares, e de uma mudança em direção a uma ordem e uma configuração significativamente diferentes da vida social, econômica e política. Evoca, pois, uma combinação sequencial de desmoronamento e reconstrução, de desconstrução e tentativa de reconstituição, proveniente de algumas deficiências ou perturbações nos sistemas de pensamento e ação aceitos (SOJA, 1993, p.193).

Essa transformação não ocorreria apenas na ordem espacial, mas também nos arranjos políticos e ideológicos e nas práticas sociais. Segundo Harvey (1993, p. 69-96), a gestão do território se transformou, instaurando uma nova lógica de planejamento e produção do espaço, que foi iniciada nos anos 1960 e 1970 nos EUA e Europa e esteve associada à desindustrialização e à reestruturação econômica e produtiva, tendo reflexos imediatos sobre as cidades.

Os estudos de Harvey (1993) analisaram os projetos de reabilitação de áreas centrais em Baltimore, Boston, São Francisco, Nova Iorque, Londres, entre outras, e apontam uma tendência de intervenções que foram motivadas pelos vetores da pós-modernidade — o crescimento do consumo turístico e cultural, no qual o planejamento territorial objetivaria à espetacularização urbana ou cenarização das cidades: tanto em citações e reproduções em larga escala dos estilos arquitetônicos do passado quanto na reabilitação e reestruturação de áreas de interesse histórico, a fim de abrigarem centros financeiros de consumo cultural e entretenimento ⁵¹.

A reprodução desse modelo efetivou-se em escala global, apesar das diversas peculiaridades e tempos diversos, com a implementação de políticas e práticas que transformaram as antigas formas urbanas obsoletas. Esses vetores da pós-modernidade foram assinalados também por Featherstone (1995, p. 135-136), segundo o qual a valorização do capital simbólico acumulado e o aumento do interesse pela cultura da cidade foram estimulados pela emergência de novos estilos de vida, novas formas de consumo cultural e pelo turismo de massa. Conforme esse autor, essa nova concepção sobre formas locais herdadas supervalorizariam o capital cultural ou simbólico dos lugares, que, a partir do planejamento do território, seriam reincorporadas à economia política das cidades.

O planejamento urbano contaria, a partir de então, com novos arranjos institucionais entre Estado e empresas (financeiras, construtoras, incorporadoras), nos quais as articulações entre o setor público, sociedade e empresários emergiram atreladas ao aumento do poder do sistema

⁵¹ Harvey (1993) cita ainda a proliferação de parques temáticos no estilo da Disney World pelo mundo como outra tendência pós-moderna da produção e consumo do espaço.

financeiro, financiador das reestruturações. Tal processo, denominado por Harvey (2006) como um *novo empreendedorismo urbano*, é marcado por parcerias público-privadas que comandam os planos de renovação e revitalização urbanísticas, direcionados pela criação de leis e pela construção de obras de infraestrutura, que promovem a valorização e desvalorização dos lugares.

Segundo Carlos (2007a, p. 87), as políticas e práticas de revitalização, requalificação e reestruturação devem ser analisadas como estratégicas no processo de *valorização do espaço*. De acordo em essas concepções, o planejamento incorporaria, em escala global, um novo modo prático de pensar a cidade ou planejar os espaços, impondo uma “*ordem repressiva*”, que, no geral, ignora e transforma os usos do lugar com a imposição das novas formas e funções.

Conforme Santos (2006), a disseminação do fenômeno técnico em escala mundial se realiza marcada pela tendência à unicidade das ações e ideologias. A formação de uma racionalidade global intensificou-se a partir do final do século XX, no qual “o processo de racionalização, após haver (sucessivamente) atingido a economia, a cultura, a política, as relações interpessoais e os próprios comportamentos individuais [...] estaria instalando-se no próprio meio de vida dos homens, isto é, no meio geográfico” (p. 290).

Para Milton Santos, a racionalização do mundo e do espaço se realiza no entrecruzamento das verticalidades, representadas pela expansão dos circuitos hegemônicos da produção e circulação das informações e mercadorias; mas que se estabelecem a partir da implementação de modelos de planejamento, que reestruturam e normatizam os territórios para suas finalidades.

No nível das horizontalidades, a difusão das técnicas se faz devido às necessidades do trabalho e do mercado, sendo difundidas por uma “solidariedade” ou “interdependência” socioespacial que aproxima os cotidianos distantes. Contraditoriamente, essa mesma racionalidade traria uma consciência política que resiste ou facilita a instalação das verticalidades de ordens mais distantes ligadas ao movimento dos grandes capitais. Nas palavras de Santos (2006, p. 286):

As verticalidades são vetores de uma racionalidade superior e do discurso pragmático dos setores hegemônicos, criando um cotidiano obediente e disciplinado. As horizontalidades são tanto o lugar da finalidade imposta de fora, de longe e de cima, quanto o da contrafinalidade, localmente gerada. Elas são o teatro de um cotidiano conforme, mas não obrigatoriamente conformista e, simultaneamente, o lugar da cegueira e da descoberta, da complacência e da revolta.

Harvey (2006) nos dá algumas pistas das contradições socioespaciais no atual período, guardadas as devidas proporções, quando cita a importância do capital simbólico e das culturas locais enquanto fatores importantes de diferenciação espacial para atração de investimentos (que chama de novas “rendas monopolistas” obtidas em meio ao desenvolvimento geográfico desigual), em contraponto à homogeneização promovida pelo capital. O autor cita o caso de Barcelona, Roma, Berlim, entre outras, onde a eleição do capital simbólico emergiu junto a conflitos pela apropriação do espaço:

A indústria do conhecimento e do patrimônio, a produção cultural, a arquitetura de grife e o cultivo de juízos estéticos distintivos se tornaram poderosos elementos constitutivos da política do empreendedorismo urbano, em muitos lugares (ainda que de modo mais particular na Europa). Em um mundo altamente competitivo, a luta para acumular marcos de distinção e capital simbólico coletivo continua. No entanto, isso suscita todas as questões relativas às opções de memória coletiva, estética e beneficiários. [...] No entanto, há outro tipo de batalha por identidade sendo travada, que invoca memórias coletivas, mitologias, história, cultura, estética e tradição. (HARVEY, 2006, p. 235)

A análise realizada por Harvey espelha o caráter contraditório da cidade contemporânea, enquanto valor simbólico e identitário de grupos e o potencial mercadológico dos lugares. Reconhecemos que o valor simbólico da cidade, sobretudo em face ao poder destruidor-criativo do capital, decorre do processo de reconhecimento institucional e social da necessidade de preservação do patrimônio histórico arquitetônico da cidade.

Nesse sentido, a partir dos anos 1990, no Brasil, em especial nas metrópoles e cidades turísticas, a reprodução desses modelos de planejamento e intervenções espaciais, a fim de inserir essas porções do território nos circuitos espaciais globalizados, representou uma resposta à crise urbana e de acumulação de capital (SOJA, 1993; HARVEY, 1993; ASCHER, 2002; BORJA, 2002; CARLOS, 2007a).

Maricato (2001), ao analisar as atuais tendências de intervenção nas áreas centrais das grandes cidades, utiliza as expressões renovação e reabilitação urbana em contraponto à ideia de revitalização das áreas de interesse histórico nas metrópoles. Para a autora, o termo renovação implica na substituição dos edifícios “velhos” e “desgastados” a partir de demolições que permitam o remembramento dos terrenos, alterações nos usos do solo e traçados de ruas. O termo reabilitação refere-se a “intervenções mínimas” que não descaracterizam o ambiente construído,

preservando as construções e propondo, ao menos teoricamente, a manutenção dos usos e da população.

Conforme a autora, a expressão revitalização indica que área não possuiria “vitalidade” social e econômica, sendo utilizada nos discursos políticos e em planos de intervenção para encobrir os usos do local e promover a remoção dos moradores de baixa renda e pequenos comércios e serviços da área.

De maneira geral, a autora sinaliza as variações nas formas de gestão, legislação e financiamento nos dois modos de intervenção citados, mas se alteram, sobretudo, os agentes envolvidos. No caso da renovação, os principais agentes são promotores imobiliários, construtoras e financiadores. Na reabilitação urbana, ocorre, geralmente, a participação dos moradores e de intelectuais militantes pela preservação do patrimônio cultural e pela memória da cidade. Em ambas as formas de intervenção, a autora identificou dificuldades em manter a população residente, resultando na expulsão dos pequenos negócios e dos moradores.

Paes-Luchiari (2005; 2006), analisando os mesmos processos, identificou que, nas últimas décadas, as intervenções urbanas incorporaram ideologias e práticas que são marcadas, sobretudo, pela mudança das funções e usos do patrimônio cultural das cidades. Para a autora, esses projetos são muito mais estratégia de mercado do que política pública para a preservação que permita a apropriação democrática da cidade. Nas suas palavras:

Muitos autores e urbanistas utilizam os termos revitalização e requalificação, embora alguns considerem que a requalificação não se limita à restauração das formas, como ocorre na revitalização. Os termos enobrecimento e gentrificação são mais específicos para os processos de renovação e elitização de áreas centrais urbanas (PAES-LUCHIARI, 2005, p. 103).

Na mesma linha de análise teórica, o estudo organizado por Paes & Oliveira (2010)⁵² mostrou que as estratégias de revitalização e de reabilitação dos centros históricos, que estiveram baseadas na concepção de valorização mercadológica dos bens culturais tombados que foram refuncionalizados para o consumo turístico e cultural, pressionaram e levaram à criação de novas

⁵² Os estudos tratam de Salvador (BA), Ouro Preto (MG) e São Luiz do Paraitinga (SP) e analisam a relação entre o turismo, consumo cultural, preservação do patrimônio e os agentes sociais envolvidos. Interessa-nos as análises, pois exemplificam claramente a relação entre preservação, apesar da descaracterização e até simulação do patrimônio cultural, e seu consumo estético e turístico ativado pelo planejamento urbano. Conforme Sotratti (2010); Oliveira (2010); e Santos (2010), respectivamente.

territorialidades, culminando na remoção dos pobres das áreas revitalizadas. A revitalização dos centros históricos e zonas portuárias aconteceu simultaneamente com a remoção dos moradores devido ao aumento dos impostos e aluguéis, ou pela possibilidade de venda e renda dos imóveis.

Paes (2010) faz a crítica dos modelos de planejamento adotado nas cidades históricas e turísticas que estiveram pautados na cenarização ou espetacularização do espaço, baseados apenas na recuperação das fachadas dos edifícios e que pouco ou nada consideraram o uso histórico e social dos patrimônios tombados.

Cabe perguntar quais as razões políticas e ideológicas (estéticas e mercadológicas) que levam, em meio aos processos de reestruturação, à manutenção e consumo das rugosidades? Atualmente, o crescimento pelo apreço das formas arquitetônicas e históricas esteve atrelado ao seu reconhecimento normativo, ou seja, pelo seu tombamento, e a sua preservação esteve mais associada às práticas que permitissem o seu consumo estético.

Fazer a retrospectiva histórica nos servirá para compreender em quais períodos as práticas preservacionistas se expandiram e de quais maneiras se inseriram na agenda do planejamento e plano diretores de cidades; assim como compreendermos as particularidades do nosso objeto de estudo, tanto no plano das ideologias quanto das práticas. Ao cabo, entendemos que o processo de seleção de bens culturais está atrelado à reestruturação urbana, ou seja, um dos processos de disseminação das técnicas e das normas nos territórios.

Como exemplo disso, podemos citar o tombamento de bens culturais para a sua preservação. O tombamento é um instrumento jurídico que busca equacionar as distorções entre o valor simbólico e o valor de mercado dos bens, no sentido de ser uma garantia normativa do direito à memória da cidade, ou mesmo da manutenção de identidades locais. No geral, os imóveis tombados perdem em valor de mercado, devido às novas restrições normativas, mas ganham em reconhecimento simbólico, o que cria novas possibilidades de usos e funções quando atingidos pelos agentes de mercado ligados ao turismo e o consumo cultural.

Interessa-nos destacar que os bens culturais produzidos (artefatos, imóveis, o patrimônio cultural, as rugosidades) possuem forma, função e usos que são construídos historicamente. O entendimento do processo de seleção, a partir da análise dos processos de tombamentos e de apropriação (usos e funções) desses, permite compreender melhor o atual processo de produção e planejamento dos territórios, bem como os agentes beneficiados e excluídos no processo de

preservação e consumo do patrimônio cultural (PAES-LUCHIARI, 2005; 2006; PAES & OLIVEIRA, 2010).

Durante décadas, a política preservacionista brasileira esteve centrada nas mãos do Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAN. O órgão, surgido sob o contexto do estabelecimento do Estado Novo, serviria ao governo como parte de sua estratégia para definição ideológica da nação brasileira (PRATA, 2009). A nova elite urbano-industrial, representada por Getúlio Vargas, precisava contar a história do Brasil à sua maneira e instituiria, dessa forma, a relação entre a memória nacional e o patrimônio brasileiro. Estaria a cargo do IPHAN a criação do mapa e do passado nacional, um “País branco, católico, mineiro e oitocentista” (PRATA, 2009), e segue:

Este momento em que o Estado ‘assume’ o patrimônio coincide com o momento no qual se procura definir a própria nação, através de vários caminhos. Há todo um questionamento dos conceitos de nação, povo, elites, imigrante, trabalho, indústria nacional, progresso, mundo civilizado, e também de qual é a história do Brasil, e quais são os monumentos que contam nosso passado (e que passado é este) (PRATA, 2009, p. 45-46).

Segundo a autora, o modelo de desenvolvimento adotado no país entraria em choque com a política de preservação adotada pelo IPHAN. As intensas migrações campo-cidade e a valorização do solo urbano desarticulariam a “preservação espontânea” e dificultariam as ações da instituição preservacionista nacional. As ações do IPHAN foram bastante criticadas, pois a visão do monumento arquitetônico como correspondente do patrimônio cultural, bem como as práticas preservacionistas baseadas na restauração, realizadas por técnicos e burocratas do órgão, não corresponderiam mais à realidade de então.

Para Nigro (2010), a partir dos anos 1960 e 1970, houve a descentralização das políticas de preservação do patrimônio que eram controladas IPHAN. O aumento da rede institucional, com a formação de órgãos preservacionistas estaduais e municipais, possibilitou uma maior inserção de outros agentes econômicos e sociais na gestão do patrimônio cultural. No Brasil, os novos ideais de preservação do meio ambiente e da preservação do patrimônio emergiram atrelados ao longo embate entre diversos setores da sociedade frente à crise ambiental e de acumulação do capital e o resultado é o reconhecimento (mesmo que não hegemônico) de que o patrimônio da humanidade — um conjunto de bens naturais e bens culturais, materiais e imateriais — deve ser preservado para as gerações futuras.

Segundo Choay (2002), a partir da convenção relativa à proteção do patrimônio cultural e natural mundial, adotada pela Assembleia Geral da UNESCO (1972), observou-se a disseminação de um consenso mundial sobre a preservação do patrimônio. De acordo com os estatutos e cartas de recomendações da UNESCO, o patrimônio material (edificado e natural) e imaterial (os saberes, as técnicas populares, os folclores) deveriam ser protegidos e valorizados pelas nações para que fossem transmitidos às gerações futuras. Conforme a autora, essas transformações estão associadas à “mundialização dos valores e referenciais ocidentais que contribui para a expansão ecumênica das práticas patrimoniais” (CHOAY, 2001, p. 207).

Conforme a mesma autora, no mundo, as práticas patrimoniais viriam acompanhadas de uma ampliação tipológica, cronológica e geográfica dos bens. Após a Segunda Guerra Mundial, a ampliação da concepção de patrimônio cultural não estaria mais restrita apenas à visão do monumento de pedra e cal, mas incorporaria a noção de centro histórico e, posteriormente, de território. Abarcaria inclusive as produções contemporâneas e da cultura popular — tangíveis e intangíveis como objetos, artefatos, música, danças, saberes, culinária, brincadeiras e folclores.

Essa expansão universal de normas e práticas de preservação de bens culturais que Choay (2001) identificou desenvolveu-se junto ao processo de produção do espaço geográfico. Salientamos que esses novos parâmetros não são disseminados de maneira homogênea sobre as sociedades e territórios e que, dessa maneira, tem efeitos diferenciados no espaço e no tempo.

Numa primeira leitura, representaria aquilo que os setores ligados à preservação do meio ambiente e dos direitos humanos almejam como direito à identidade, à memória, à cidade e à preservação do meio ambiente e dos modos de vida. Nessa concepção e conforme a convenção de 1972 da UNESCO, o patrimônio cultural seria composto pelos monumentos, conjuntos urbanos e locais de interesse que devem ser preservados devido ao seu “valor universal excepcional do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico”⁵³. Nas atuais concepções sobre o patrimônio cultural, este seria visto como “parte de uma cultura e expressaria, de modo sintético e paradigmático, os valores identitários que a sociedade reconhece como próprio” (ALMIRÓN et al, 2006, p. 103, tradução nossa).

Concomitantemente, tais consensos sobre a preservação do patrimônio cultural e natural atenderiam a outros setores, ligados ao capital, com a criação de novas mercadorias que foram

⁵³ Convenção para a Proteção do Patrimônio Mundial, Natural e Cultural (1972) – UNESCO. Disponível em: www.unesco.pt/pdfs/docs/categorias+critérios.doc. Acessado em 05/12/2012.

produzidas pelos planos de revitalização ⁵⁴ de centros históricos das cidades, mas que estariam relacionadas com um processo maior denominado reestruturação urbana, envolvendo ações que primariam pela revalorização do espaço a partir de sua readequação funcional, recuperação e renovação de suas estruturas, em especial, para aumento da fluidez espacial e, nesse caso, para o consumo cultural e turístico (NIGRO, 2010, p. 76).

Conforme Choay (2001), isso gerou um culto ao patrimônio, que faz com que

os monumentos e o patrimônio histórico adquiram dupla função — obras que propiciam saber e prazer, postas a disposição de todos; mas também produtos culturais, fabricados, empacotados e distribuídos para serem consumidos (CHOAY, 2001, p.211).

Assim, a noção de patrimônio cultural que se consolidaria a partir da “ampliação da rede institucional de preservação de objetos tombáveis” (PRATA, 2009, p. 49) atrelou o planejamento urbano e turístico com a estratégia de transformar o peculiar e o pitoresco em mercadoria de consumo cultural e turístico. Seu estudo mostrou, além disso, que os tombamentos seriam garantia estratégica de preservação não só dos bens materiais, mas das relações sociais que produzem e dão significado (uso e função) ao patrimônio.

O aumento da participação popular e da rede institucional (estadual e municipal) dos órgãos de preservação veio acompanhado da mudança sobre a concepção de patrimônio cultural, concebido agora como patrimônio ambiental urbano, e do direito social (PRATA, 2009; NIGRO, 2010). Nas palavras de Nigro (2010, p. 74):

Nesse sentido, o acesso ao *status* patrimonial se democratiza. Os indivíduos que se relacionam diretamente com um bem cultural, a partir de uma vivência cotidiana, passam a ter legitimidade de transformá-lo em seu *patrimônio* (mesmo que a presença de uma "instância competente" ou de "especialistas" ainda seja exigida). Assim, como o direito ao passado e o direito à memória, o patrimônio se firma como um importante direito social e muitas mobilizações sociais passam a agir em favor de sua preservação.

⁵⁴ Expressão utilizada nos projetos de intervenção nas áreas históricas e turísticas das cidades marcadas pela refuncionalização dos bens culturais (PAES-LUCHIARI, 2005; 2006). A reestruturação espacial das cidades, atrelada à reestruturação produtiva, é um processo simultâneo, mas que incluiria a renovação das formas espaciais e das relações sociais na cidade (SOJA, 1993; SANTOS, 1977).

Como exemplo disso, no estudo de Prata (2009), verificou-se que o tombamento de bairros inteiros na metrópole paulistana ocorreu das conexões entre comunidades locais, que estrategicamente pretendiam preservar os modos de vida e a arquitetura dos bairros, e da inserção do órgão estadual de preservação, o Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico e Turístico do Estado de São Paulo – CONDEPHAAT.

Segundo o estudo citado, no caso mais emblemático, o do bairro dos Jardins, os moradores do bairro pediram seu tombamento devido a um projeto que pretendia criar um shopping no local a partir da alteração do zoneamento urbano pelo poder público municipal, sendo necessárias mudanças no traçado urbano.

Os moradores alegaram que o bairro era um “pulmão verde” da cidade e as transformações nele afetariam inclusive os bairros vizinhos. A resolução de tombamento aceitou os argumentos dos moradores e enalteceu a arquitetura aos moldes das cidades-jardins. De fato, foi um tombamento que contribuiu para manter a unidade do bairro e também o *status quo* dos proprietários, o que mostra uma das faces do conflito pela preservação do patrimônio. Por outro lado, a tese citada também mostrou os descompassos entre os órgãos estaduais e municipais de preservação (PRATA, 2009).

A criação de leis é uma normatização social, baseada em consensos possíveis, produto do desenvolvimento técnico e político da sociedade. O resultado de anos de conflitos e discussões entre os diferentes setores da sociedade, partidos políticos, associação de moradores de bairro, representantes dos mercadores imobiliários, intelectuais militantes, donos de imóveis, sem-teto, entre outros, leva à revisão das leis.

Um exemplo disso é o Estatuto da Cidade – Lei nº 10267 de 2001⁵⁵, que define as diretrizes da política urbana nacional e está incorporado à Constituição Federal, propondo a reforma urbana das cidades a partir da compreensão e consenso sobre a função social da propriedade. Busca-se, pela lei, controlar a especulação imobiliária e estabelecer o que se convencionou de direito à cidade, ou seja, o direito coletivo de usufruir da produção social.

No Estatuto da Cidade, lê-se “direito às cidades sustentáveis”, incluindo, desta forma, a noção de patrimônio urbano, ou seja, o ideal vinculado aos preceitos da UNESCO de defesa e preservação do patrimônio cultural. Sendo assim, com a legitimidade do direito à memória da

⁵⁵ Conforme lei citada. Disponível em http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/LEIS_2001/L10257.htm. Acessado em 21/01/2013.

cidade reconhecida na lei federal (Estatuto da Cidade), diferentemente dos planos urbanísticos do passado, os planos e intervenções do presente devem considerar a manutenção das rugosidades. Esses parâmetros legais explicitam um caráter de domínio normativo do território por meio de sua vinculação com planejamento urbano. Consequentemente, as novas leis impõem maiores restrições às transformações e mudanças, uma possibilidade legal de realização do direito à cidade (LEFEBVRE, 1976), à sua memória e que legitima a ação dos agentes sociais e instituições na luta pela justiça social (HARVEY, 1980).

Conforme Rolnik (1997), as leis são normativas daquilo que foi produzido como consenso de cidade ideal. A legalidade urbana, no dizer da autora, estabeleceu historicamente o que é permitido ou proibido nas cidades, desde a instauração dos primeiros códigos de posturas, ainda no final do século XIX. Desta forma, definiu-se legalmente (ou seja, na ordem dos planos), o que seria o molde ideal para as cidades. Tais normativas foram produzidas imbricadas com a lógica da reprodução imobiliária, estabelecendo desde as regras de construção como parte de um projeto urbano de dominação.

De maneira contraditória, a disseminação de consensos expressos nas leis, planos diretores e intervenções urbanas em áreas de interesse histórico criam a ilusão de que as intervenções são em benefício de todos, quando, na verdade, são efetivadas de acordo com interesses específicos. Tal encantamento distancia ainda mais as classes populares do exercício do poder, já que as providências legais estão sendo tomadas e são garantidas pela lei, o que facilita a reprodução do viés tecnicista de intervenções distanciadas dos problemas reais da cidade.

2.2. A preservação do patrimônio cultural em Campinas: a formação do CONDEPACC e os conflitos na preservação do patrimônio na cidade

Em muitas cidades, a reestruturação urbana emergiu direcionada por um planejamento urbano revelador de uma tendência à espetacularização do espaço (HARVEY, 1993; FEATHERSTONE, 1995). Tais fenômenos e processos se reproduziram em diversas cidades históricas do Brasil (PAES & OLIVEIRA, 2010), bem como nas metrópoles de São Paulo e Rio de Janeiro (OLIVEIRA, 2002).

A partir do final dos anos 1980, em Campinas, a criação do Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas – CONDEPACC ⁵⁶, em 1987, representa o crescimento de iniciativas para a valorização e preservação do patrimônio cultural na metrópole. São muitos os exemplos de prédios que foram tombados e reabilitados a partir do período em Campinas (PAES-LUCHIARI, 2006; PROTTI, 2010; JOLY, 2002), porém, muitos edifícios ainda aguardam intervenções, o que pode levá-los à ruína ou à total degradação apesar do estabelecimento de leis que controlem o uso e a ocupação da área, buscando unir a preservação do patrimônio cultural e a reestruturação de áreas degradadas no centro de Campinas ⁵⁷.

A criação do CONDEPACC tem uma origem histórica que remete aos primeiros planos de reestruturação espacial da cidade. De acordo com Badaró (1996), o crescimento urbano e industrial acelerado de Campinas, entre as décadas de 1950 e 1980, ocorreu direcionado por planos urbanísticos e intervenções renovadoras que transformariam a estrutura da cidade à custa da destruição de parte de seu patrimônio arquitetônico. Em Campinas e outras cidades brasileiras, a partir de meados da década de 1980, a reorganização dos partidos políticos e o renascimento da militância política e intelectual permitiram o questionamento das ações do poder público e a criação de novas pautas de reivindicações.

Os antecedentes de criação do CONDEPACC foram assinalados por Bertinato (2012), para os quais o projeto de lei nº118 de 1978, que propôs a criação do Conselho do Patrimônio Histórico e Artístico de Campinas – COPHAC, é um marco. O projeto de lei, proposto pelo Vereador Dr. Lindenberg durante a gestão do prefeito Francisco Amaral (1977-1982), contava ainda com o apoio de intelectuais campineiros, como os historiadores Benedito Barbosa Pupo e Jolumá Brito, da artista plástica Fúlvia Gonçalves, dentre outros. Conforme a autora, o projeto de lei e a mobilização intelectual em prol da criação do órgão preservacionista na cidade ocorreram

⁵⁶ O CONDEPACC, criado pela Lei nº 5885 de 17 de dezembro de 1987, é um órgão não governamental cuja função é “definir a política municipal de defesa e proteção do patrimônio histórico, artístico, estético, arquitetônico, arqueológico, documental e ambiental do município de Campinas. É uma instituição vinculada à Secretaria da Cultura do município, sendo composto por vinte e cinco conselheiros” que são nomeados pelo Prefeito Municipal e representam órgãos e entidades civis. Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas – Secretaria da Cultura – CONDEPACC. “O CONDEPACC: funções e estrutura”. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/index.php>>.

⁵⁷ Esta análise será realizada no terceiro capítulo, que trata da Vila Industrial. Nosso objetivo com o debate sobre a preservação do patrimônio cultural em Campinas é compreender os êxitos e as dificuldades da preservação, bem como as instituições e grupos que participam do processo e em que medida a preservação se relaciona com as tendências de reestruturação espacial das cidades no atual período histórico.

devido ao pedido de destombamento da Capela da Santa Cruz pelo CONDEPHAAT no ano de 1978.

Segundo a mesma autora, a lei ⁵⁸ foi aprovada, porém não foi regulamentada, acabando no esquecimento. Nas palavras de Bertinato (2012, p. 19):

Grosso modo, sabemos que o necessário reconhecimento e valorização dos bens culturais de uma região exigem construções sociais de forças e tensões que necessitam de amadurecimento tanto dos poderes públicos quanto da sociedade e que o ato do tombamento é também materialização desse jogo de forças. O que talvez tenha corroborado para a inoperância da Lei de 1979, é que ela disciplinava sobre assunto muito polêmico, que é a consagração de quais edifícios serão celebrados como monumentos históricos e, somando-se a isto, a fase de acelerado crescimento urbano e grande especulação imobiliária por que passava a cidade.

O processo de seleção de bens culturais não ocorre sem conflitos. Ele está associado à construção da memória social e identidade de grupos, que passam necessariamente pela seleção do patrimônio cultural material e imaterial a ser preservado. Devemos interpretá-lo como estratégia política e, deste modo, como algo que reflete as contradições do período histórico. Esse conflito pelo poder político e pela memória da cidade se reflete na sua fragmentação incessante (produção de novos espaços exclusivos e seleção de outros para a preservação) e na recriação constante de funções, formas e significados que são marcados pela dificuldade de implementação de políticas que primam pela justiça social, contraditórias à lógica mercantil.

Segundo Francisco (2008), a formação de um grupo preservacionista na cidade, o Grupo Preservacionista Febre Amarela, liderado por Antonio da Costa Santos ⁵⁹, Luiz Cláudio Bittencourt e Sérgio Portella, oficializado no ano de 1985, é outro grande marco em relação à preservação do patrimônio cultural de Campinas. A promoção de denúncias do Febre Amarela contra intervenções realizadas no Largo do Rosário, praça da cidade, sem a autorização do órgão

⁵⁸ Lei N° 4886 de maio de 1979 (BERTINATO, 2012, p. 12).

⁵⁹ Antônio da Costa Santos ficou conhecido como o Toninho do PT, na sua trajetória como arquiteto, professor universitário e político, além de membro fundador do Grupo Preservacionista Febre Amarela, onde teve efetivava participação na defesa do patrimônio da cidade, inclusive manteve uma postura crítica às primeiras ações do CONDEPACC, que tinha em sua presidência o Prof. Dr. Antonio Augusto Arantes. Toninho foi eleito prefeito em Campinas no ano de 2001 e assassinado meses depois, em 10 de setembro de 2001. Na sua gestão como prefeito elaborou um plano de reabilitação do patrimônio para área central de Campinas, que não foi colocado em prática, mas serviu aos outros projetos sucessores. Foi morador de chamada Casa Grande e Tulha, desde 1978, bem restaurado pelo arquiteto, que utilizou como fonte de estudos sobre a história da urbanização de Campinas. O bem foi tombado pelo CONDEPHAAT em 1986 (Processo n° 24461/1986 e Resolução n° 10/1986), e pelo CONDEPACC em 1990 (Processo 001/1990 e Resolução n° 10/1992).

estadual, CONDEPHAAT; e a mobilização social gerada pelo grupo, que fez vigília e promoveu um abraço simbólico em torno de uma das primeiras fábricas de Campinas, a Lidgerwood Manufacturing Co.⁶⁰, impediu a demolição do prédio que estava prevista no projeto de reestruturação viária do centro da cidade durante a gestão do prefeito José Roberto Magalhães Teixeira (1983-1988).

Não podemos compreender essa mudança fora do contexto espacial e político da cidade, pois essas transformações — nos usos, nas funções e nos valores atribuídos aos objetos, representam a generalização, mesmo que conflituosa, das novas práticas e políticas para as cidades no atual período histórico.

Segundo Paes-Luchiari (2006, p. 57), a Estação Cultura, a Rua 13 de Maio, o Palácio dos Azulejos e a Catedral funcionariam como “carro-chefe” da revitalização do Centro. Na leitura da autora, a partir de início dos anos 2000, a eleição do prefeito Antônio da Costa Santos, o “Toninho” do PT — membro fundador do Grupo Preservacionista Febre Amarela e idealizador do Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas, permitiu a definição de um conjunto de medidas do poder público municipal que objetivavam transformar um centro degradado em uma alternativa para o crescimento econômico da cidade, a partir da recuperação de seu patrimônio cultural.

Bertinato (2012) destaca ainda como marco de formação do CONDEPACC, o mandato do Prof. Dr. Antonio Augusto Arantes como Secretário Municipal de Cultura de Campinas, na primeira gestão do Prefeito José Roberto Magalhães Teixeira, no período de 1984 a 1988, que foi responsável pela regulamentação do CONDEPACC, pelos primeiros tombamentos na cidade e pela delimitação do Centro Histórico de Campinas⁶¹.

O Centro Histórico⁶² de Campinas (FIGURA 19), representa a sobreposição das áreas envoltórias da Catedral Metropolitana (R. Regente Feijó, 1013), do Solar do Visconde Indaiatuba (antigo Paço Imperial, R. Barão de Jaguará, 1252/1276), do Solar do Barão de Itapura (R. Mal.

⁶⁰ Em 1990, o prédio foi tombado pelo CONDEPACC e, após restauro, abriga o Museu da Cidade.

⁶¹ O CONDEPHAAT, órgão estadual de preservação do patrimônio cultural, havia tombado na cidade 14 bens no período 1973-1984: Bosque dos Jequitibás, Capela da Nossa Senhora da Boa Morte, Casa Grande e Tulha, Catedral Metropolitana, Colégio Culto a Ciência, Colégio Técnico da Unicamp, Escola Normal de Campinas, Estação Ferroviária de Campinas, Mercado Municipal, Palácio dos Azulejos, Reserva Florestal da Fundação José Pedro de Oliveira/Antiga Fazenda Santa Genebra, Sede da Fazenda Mato Dentro, Sede da Fazenda Três Pêras e o Solar do Barão de Itapura.

⁶² Fontes: Decreto n° 10424 de 05 de maio de 1991; (FRANCISCO, 2008, p.26).

Deodoro, 1099) e do Solar do Barão de Itatiba (Palácio dos Azulejos, R. Regente Feijó, 841). Com a sua delimitação, uma única regulamentação leva ao tombamento de vários imóveis, o que geraria inúmeros conflitos de concepções e interesses díspares. Sobretudo, a áurea sagrada da propriedade impõe-se contra as regras da lei, pois apesar dos tombamentos, da fiscalização e aplicações de multas derivadas das autuações efetuadas Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural – CSPC, o órgão técnico do Conselho ⁶³.

Na interpretação de Francisco (2008), inicialmente, as ações empreendidas pelo órgão preservacionista tiveram um caráter mais pontual e emergencial, considerando o risco de desaparecimento e desfiguração de bens culturais na cidade. O ritmo intenso do crescimento urbano de Campinas e a pressão dos especuladores imobiliários, em especial na região central da cidade, exigiam medidas emergenciais do CONDEPACC.

Bertinato (2012) explica que os tombamentos efetuados pelo órgão e as ações posteriores foram bastante criticadas pelo Grupo Febre Amarela devido à falta de um inventário prévio e à dificuldade do órgão em fiscalizar os bens tombados e as áreas envoltórias. Conforme a autora, o grande número de resoluções de tombamento sem justificativa (a justificativa aparecia em apenas 45% dos bens tombados) dificultava a preservação. Nas suas palavras:

A justificativa do tombamento deve ser esclarecida na Resolução, pois ela, assim como o interesse que o bem desperta, é fundamental para orientar futuras ações de conservação, restauro ou novos usos, sinalizando os pontos importantes a serem respeitados no patrimônio (BERTINATO, 2012, p. 114).

A delimitação do Centro Histórico pelo CONDEPACC, em 1991, também foi muito criticada por integrantes do grupo Febre Amarela, pois, conforme opiniões de seus membros expressas em jornais da época, não corresponderia às fases históricas da cidade.

Bertinato (2012), concordando com os critérios definidos pelo CONDEPACC, explica:

Os critérios dos primeiros tombamentos com a regulamentação do centro histórico de Campinas, expostos e justificados pelo Arantes [secretário da cultura e presidente do CONDEPACC] na entrevista de 2008, foram, a nosso ver, coerentes com as circunstâncias da época e adequados para a cidade. A memória do centro histórico do período cafeeiro de Campinas era a única que

⁶³ Na análise dos processos foi possível acompanharmos a ação da CSPC que deu parecer das intervenções efetuadas nos bens tombados, bem como exigiu esclarecimentos sobre a manutenção e danos causados nos imóveis e estão registrados nas atas de reunião do Conselho e em cartas endereçadas aos proprietários dos bens.

tínhamos para preservar. É verdade que de tão fragmentada no tecido urbano, mesmo em 1988, já não era possível reconhecer como uma paisagem urbana da cidade do café. O núcleo histórico representativo desta época já estava desfigurado (BERTINATO, 2012, p. 41).

Em outro trecho, a mesma autora explica que as críticas recíprocas de CONDEPACC e do Febre Amarela foram importantes para o amadurecimento da questão da preservação do patrimônio cultural em Campinas.

Este jogo de força, entre outros que aconteceram na cidade, onde de um lado estava o Arantes, representante do poder Executivo e do outro, o Antonio da Costa Santos, na época representando um poder vinculado à sociedade civil e à pesquisa urbana acadêmica, foi indispensável para a estruturação do CONDEPACC e Campinas só ganhou com as disputas (BERTINATO, 2012, p. 32).

Esse novo momento político, favorável à implementação de políticas e práticas que revalorizassem o centro de Campinas, é analisado por Paes-Luchiari (2006, p. 56):

As estratégias de refuncionalização do Centro buscaram dar positividade à sua imagem, recuperando as formas do patrimônio edificado, criando uma programação de eventos culturais que pudessem atrair novamente a população das classes médias e altas, e elegendo antigas formas e novas funções que deveriam ganhar atenção. Somado a isso, temos a preocupação com a qualidade de vida que deveria emanar das ruas, das praças, dos edifícios e da população usuária da área central.

O inesperado assassinato do prefeito Toninho, em 2001, gerou disputas internas dentro do poder público que dificultaram a implantação do plano. Apesar disso, uma versão preliminar do Plano de Requalificação Urbana da Área Central foi concluída e apresentada em março de 2002. O plano prevê a criação de uma comissão denominada *Comissão Centro*, sendo formada por 15 representantes — dos comércios, serviços e ambulantes instalados na área do centro histórico, pelo CONDEPACC, e por quatro secretarias municipais: Secretaria da Cultura, Secretaria dos Transportes, Secretaria dos Negócios Jurídicos e a Secretaria do Planejamento. Sendo esta última responsável inicial pela coordenação da Comissão e do Plano que posteriormente passou ao encargo da Secretaria da Cultura (JOLY, 2002, p. 39-59).

Por um lado, a descontinuidade das políticas municipais dificultaram a implementação de projetos mais abrangentes para a reabilitação do patrimônio cultural da cidade (cabe ressaltar a necessidade basilar de uma política intersetorial de habitação, transportes, segurança, cultura),

parte das intervenções que obtiveram êxito estiveram associadas aos interesses mercadológicos e a vontade política dos gestores municipais que objetivaram atrair novos investimentos a fim de revalorizar o centro da cidade.

Já, por outro lado, o êxito do CONDEPACC na preservação é decorrente, sobretudo, de suas ações mais pontuais na cidade, pois devido à menor abrangência e complexidade destas, os conflitos de interesses foram melhores administrados pelo órgão, contrapondo-se às dificuldades de preservação em áreas maiores como o centro da cidade, áreas envoltórias, setores ou bairros da cidade.

Soma-se a esse fato, ainda, o reduzido número de profissionais e o grande volume de trabalho da Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural – CSPC. O volumoso número de processos de tombamento abertos, o elevado número de pedidos de reformas, a falta de recursos humanos e financeiros para fiscalizar os bens dificultam ainda mais a preservação.

A CSPC, instituição municipal vinculada ao CONDEPACC, é composta por especialistas de diversas áreas do conhecimento, como arquitetos, historiadores, arqueólogos, biólogos, geógrafos entre outros, com a finalidade de subsidiar tecnicamente e instruir as decisões do Conselho de preservação. A seguir, listamos as suas principais atribuições conforme lei que as define ⁶⁴: a) localizar, identificar e inventariar os bens culturais do município; b) instruir os processos de tombamento e os referentes às áreas envoltórias dos bens tombados; c) propor ao conselho normas para a regulamentação dessas áreas; d) analisar solicitações para intervenções (construções, reformas, restaures etc.) em áreas tombadas ou envoltórias; e) apresentar pareceres para apreciação do CONDEPACC.

Conforme a lei citada, a CSPC possui como um dos principais instrumentos de preservação o inventário. Este funcionaria para a definição de políticas públicas de preservação na cidade. Segundo Francisco (2008), desde 2005, é desenvolvido junto ao Conselho o *Inventário da Região Central de Campinas* ⁶⁵ com o objetivo de estabelecer “critérios e parâmetros delineadores das políticas públicas de preservação; apoiar os trabalhos de planejamento urbano; [...] restauros ou outras intervenções” (FRANCISCO, 2008, p. 124-125).

⁶⁴ Lei 5885 de dezembro de 1987 que dispõe sobre a preservação do patrimônio cultural de Campinas, a qual estabelece a criação do CONDEPACC e seu órgão técnico, a Coordenadoria do Patrimônio Cultural – CPC, atual CSPC.

⁶⁵ O inventário citado consiste na elaboração de banco de informações sobre os bens tombados e suas áreas envoltórias que inclui documentação textual, como relatórios, atas de câmaras, projetos de edificação e materiais iconográficos. Além disso, foi realizado o registro das condições físicas de cada imóvel tombado e em estudo de tombamento da região central (FRANCISCO, 2008).

Além disso, o Conselho concede alguns benefícios aos proprietários a fim de estimular a preservação dos bens tombados como a isenção do Imposto Predial Territorial Urbano – IPTU e a transferência do potencial construtivo dos bens que devem ser solicitados pelo proprietário junto à CSPC (conforme artigos 31 e 33) ⁶⁶. O órgão ainda dispõe de multas punitivas aos proprietários que não realizam a preservação das propriedades ou que realizem intervenções sem a prévia autorização do CONDEPACC. Fica a encargo dos proprietários e empresários a efetiva preservação do patrimônio, onde os membros e técnicos do conselho garantiriam a fiscalização e aprovação dos projetos para a preservação dos bens.

Um caso marcante de conflitos na preservação do patrimônio cultural na cidade foi o da estação ferroviária de Campinas que funcionou até o ano de 2001. Localizada às margens da Vila Industrial, a antiga estação da Cia. Paulista de Estradas de Ferro transformou-se em um objeto anacrônico após sua desativação ⁶⁷. Segundo Pozzer (2007), a estação, que desde a sua fundação representou a modernidade e o progresso da cidade, passara a representar a sua face decadente. Com a privatização da companhia nos anos 1990, uma série de galpões que serviram à manutenção dos trens e da ferrovia e armazéns de descarga ficaram abandonados, levando à visível deterioração das construções.

Apesar do reconhecimento simbólico e patrimonial da estação ferroviária com o seu tombamento ⁶⁸ pelo órgão estadual de defesa de preservação do patrimônio cultural e pelo órgão municipal, após sua desativação, em 2001, ela viraria abrigo de sem-tetos, catadores de sucata, andarilhos, punks, usuários de droga, entre outros, evidenciando novamente as dificuldades pela preservação de bens culturais na cidade. A reforma da estação, ocorrida no ano de 2003, permitiu

⁶⁶ Artigo 31 – Será facultada aos proprietários a transferência do potencial construtivo de imóveis preservados por lei municipal, na forma a ser posteriormente estabelecida em legislação específica. Artigo 33 – Ficam isentos do pagamento do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana e da Taxa de Serviços Urbanos os bens imóveis tombados pelo município.

⁶⁷ Junto da estação ferroviária, também na vila citada, funcionou o pátio de manobras do antigo complexo ferroviário da Ferrovia Paulista S.A – Fepasa, atual América Latina Logística – ALL e a Vila Riza, conjunto habitacional destinado aos trabalhadores ferroviários.

⁶⁸ A estação ferroviária de Campinas foi tombada pelo Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional – IPHAAN no ano de 1982. Todo o complexo ferroviário foi tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas no ano de 1990 (resolução 004/90 de 27/11/1990).

que a mesma ganhasse novas funções: atualmente, a Estação Cultura é sede da Secretaria da Cultura, além disso, o espaço tornou-se palco de shows e eventos em Campinas ⁶⁹.

Interpretamos que um novo conteúdo socioterritorial (SANTOS, 2006, p. 43) foi atribuído a tal rugosidade, a estação. Ou seja, ocorreu uma mudança funcional sem haver uma mudança na forma do objeto; entretanto, como essa mudança rompeu com a continuidade histórica e funcional do objeto, avaliamos, conforme Santos (1988, p. 25), que esta não é apenas uma mudança funcional, mas, sobretudo, estrutural. A reestruturação, nesse sentido, ocorreu marcada pela mudança funcional e do novo significado atribuído socialmente à antiga estação ferroviária, agora marco de novas potencialidades.

Se, por um lado, a criação do CONDEPACC e suas ações iniciais, como delimitação do centro histórico pelo órgão a partir de tombamentos de edificações representativas do ciclo do café, e as futuras intervenções para reabilitar essas antigas construções, demonstraram o interesse do poder público municipal e de parte da iniciativa privada em preservar e reintegrar alguns expoentes do patrimônio cultural campineiro ⁷⁰; de outro, as dificuldades iniciais do CONDEPACC em relação aos conflitos de interesses entre proprietários e investidores imobiliários resultaram na dificuldade de reintegração e preservação de determinados bens culturais junto à sociedade local.

Bertinato (2012, p. 139-141) identificou a tentativa de demolição clandestina de imóvel por proprietários, um chalé eclético localizado na Rua Cônego Cipião. Em relação a tal bem, houve desentendimento entre o órgão estadual – CONDEPHAAT e o órgão municipal – CONDEPACC devido a um projeto de construção de outro prédio no terreno. Atualmente, o bem está em ruínas e funciona no local um estacionamento.

Outros casos que mostraram as dificuldades de preservação na cidade foram apontados por Bertinato (2012). Dentre eles, podemos citar: a tentativa de limpeza do monumento túmulo de Carlos Gomes, considerada pela autora uma “intervenção catastrófica à sua integridade” (p. 42), devido aos materiais e técnicas empregados pela empresa contratada.

⁶⁹ Como exemplo disso, na Estação Cultura, ocorreu no ano de 2011 o Campinas DECOR – evento sobre arquitetura e design; e a Virada Cultural nos anos 2008 e 2013.

⁷⁰ Dentre os bens culturais tombados e intervenções, podemos destacar, pela visibilidade: a reforma do Mercado Municipal em 1996; a refuncionalização do Solar do Barão de Itatiba ou Palácio dos Azulejos, que hoje é sede do Museu da Imagem e Som de Campinas; e da antiga Estação Ferroviária da cidade, hoje Estação Cultura. (JOLY, 2002; PAES-LUCHIARI, 2006).

O cancelamento do tombamento do bairro Nova Campinas, bairro nobre da cidade, tombado no ano de 2005 pelo CONDEPACC devido à sua arquitetura típica dos “bairros-jardins”, indica a incidência dos conflitos pela preservação do patrimônio cultural. O pedido de tombamento foi efetuado pelos moradores, por meio da Sociedade do Bairro Nova Campinas, devido à criação de lei que permitia a flexibilização dos usos no bairro.

O tombamento foi questionado por parte de moradores contrária ao tombamento. Estes contaram com a argumentação da Associação das Empresas do Setor Imobiliário de Campinas – HABCAMP e da Secretária do Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – SEPLAMA que defenderam que a Lei de Uso e Ocupação do solo de Campinas por si já protegia o bairro em questão e que a resolução de tombamento do CONDEPACC era conflitante com as leis em vigor. A secretaria municipal dos assuntos jurídicos de Campinas decidiu pelo cancelamento do tombamento no mesmo ano (BERTINATO, 2012, p. 185 – 200).

Sem recursos do orçamento municipal, apesar de estarem previstos em lei ⁷¹, o CONDEPACC conta apenas com o instituto do tombamento, seu poder de fiscalização e a possibilidade de criação de parcerias para a chancela dos bens culturais da cidade. Segundo Bertinato (2012), o aumento da participação de “entidades civis” na composição do CONDEPACC, como “a Associação das Empresas do Setor Imobiliário e de Habitação de Campinas e Região, o Sindicato da Indústria da Construção Civil de Grandes Estruturas do Estado de São Paulo, o Conselho Regional de Corretores de Imóveis e o Sindicato Rural de Campinas” (p. 233), causa “estranhamento” para autora, mas para nós representa de fato a importância do órgão na produção do espaço da cidade.

Sabemos que são as práticas socioeconômicas e o jogo de forças derivadas delas que condicionam a apropriação dos bens e é isso que garante o controle de seu destino. As instituições políticas, como o CONDEPACC, associação de moradores de bairros, universidades, possuem papel fundamental na disputa de forças entre mercado e sociedade. Contudo, reconhecemos as dificuldades do Conselho ao capaz de lidar com tantos conflitos de interesses para atingir seus objetivos. Além disso, é sabido que o campo da seleção sempre recorta a memória

⁷¹ Como exemplo disso, podemos citar as Leis Municipais: n° 7859 de 1994, que cria o Fundo Municipal de Preservação do Patrimônio Cultural; a lei n° 8329 de 1995, que cria o Fundo de Assistência à Cultura; e a lei n° 12355, que cria o Fundo de Investimentos Culturais do Município de Campinas. Além dessas leis, destacam-se outras estaduais e federais que incentivam a preservação do patrimônio cultural, conforme Lei de Incentivo à Cultura da Secretaria do Estado – LINC e Lei de Incentivo à Cultura do Ministério da Cultura – Lei Rouanet.

coletiva em meio às disputas econômicas e sociais que se reproduzem na cidade e dentro do próprio Conselho.

Essas reflexões são respondidas, ao menos em parte, em Rodrigues (2012), que mostra o empenho e as dificuldades do CONDEPACC para que se promova o reconhecimento da cidade enquanto obra da produção social. Em seu texto, mostra o progressivo deslocamento das práticas de preservação focadas sobre o caráter excepcional ou monumental dos bens para o registro do “patrimônio cotidiano”, principalmente aquilo que está associado à dimensão cotidiana do trabalho, materializada no binômio fábrica-moradia, vista como o registro do processo de urbanização das cidades e dos modos de vida possibilitados por elas.

A experiência da cidade de Campinas e de seu órgão de preservação, o CONDEPACC, provavelmente compondo uma trajetória semelhante a de tantos outros municípios e órgãos de defesa do patrimônio espalhados pelo país, mostra que a ampliação da abrangência social da política patrimonial passa, necessariamente, por um deslocamento da valoração da excepcionalidade (estética, arquitetônica, artística), para a valoração da cotidianidade (dos modos de fazer, de trabalhar, de produzir, de viver) como substrato das ações de preservação. (RODRIGUES, 2012, p.114)

Em meio às disputas pela produção da cidade e pela apropriação dos seus sentidos e significados, sobretudo o conselho de preservação municipal que possui poder deliberativo, pela instituição dos tombamentos, mas, em especial sobre a atual legislação urbana da cidade, temos o plano diretor do município, que considera, ao menos normativamente, as áreas de interesse histórico do município.

Nesse sentido, a Lei Complementar nº 30 de janeiro de 2010 ⁷², que cria a Área Especial de Reurbanização do Entorno do Terminal Multimodal de Campinas – AERTM ⁷³, engloba a Vila Industrial e é um outro exemplo de normatização que indica a efetiva participação do poder público na tentativa de disciplinar os usos e os investimentos na área central da cidade, e que

⁷² Fonte: Diário Oficial do Município de Campinas, 14 de janeiro de 2010.

⁷³ Área delimitada de acordo com a Lei Complementar nº 30 de janeiro de 2010, conforme “Art. 1º. Fica criada a Área Especial de Reurbanização do Terminal Multimodal do Município de Campinas – AERTM, no perímetro limitado pelas seguintes vias: Av. Senador Saraiva, Av. João Jorge, R. Dr. Sales de Oliveira, R. Cel. Antônio Manuel, R. 24 de Maio, R. Amador Bueno, R. Catarina Iglese Soares, Av. Dr. Carlos de Campos, R. Antonio Bento, Av. Bueno de Miranda, Alça de acesso à Av. Lix da Cunha, Av. Lix da Cunha, R. Luiz Gama, R. Dr. Joaquim Campos, R. Dr. Salustiano Penteado, R. Otávio Mendes, R. Culto a Ciência, R. Hercules Florence e Radial João Penido Burnier.”

apresenta-se imbricada com as deliberações do CONDEPACC e da atual política municipal de segurança, o Tolerância Zero.

A lei prevê a reestruturação de antigos galpões da Fepasa, a reurbanização de extensas áreas de moradia, além de promover a retirada de catadores e cortiços da região central (bairros da Vila Industrial, Bonfim e Botafogo). Conforme reportagem de Costa (2010), a lei citada propõe “preservar, manter e recuperar o patrimônio arquitetônico e cultural da cidade”. Nas suas palavras:

É uma região com muitos imóveis tombados, em processo de tombamento ou indicados para preservação e que serão todos mantidos, segundo a Prefeitura. O projeto estabelece diretrizes para essa área com estímulo à preservação e recuperação do patrimônio arquitetônico com incentivos fiscais à recuperação e manutenção dos prédios, elaboração de políticas de conservação, manter o uso misto, com incentivo ao uso residencial e fazer a requalificação da área com reestruturação do sistema viário, para a valorização do pedestre ⁷⁴.

A seguir, apresentamos a Figura 15 que mostra a localização da Vila Industrial e de uma grande área de interesse histórico de Campinas instituída pela lei de 2010.

⁷⁴ Idem.

A AERTM, que está na divisa entre o centro histórico e o complexo ferroviário, é uma área da cidade que se desenvolveu a partir do desenvolvimento ferroviário ligado à economia cafeeira, a partir do final do século XIX, e hoje é a parte mais popular do centro de Campinas.

De acordo com nosso levantamento de dados, no período que vai de 1988 até 2013, o CONDEPACC realizou 103 tombamentos em Campinas ⁷⁵. Desse total, 87 correspondem a imóveis e conjuntos urbanos; seis tombamentos referem-se a patrimônios rurais (antigas fazendas e propriedades rurais, representativos da antiga economia agrícola campineira); e dez tombamentos relativos a patrimônios ambientais (resquícios florestais e áreas de preservação permanente). O mesmo órgão colocou mais 100 bens em estudo de tombamento, no período de 1990 a 2013: 13 relativos a patrimônios ambientais; 56 correspondentes a patrimônios urbanos; e 31 referentes a patrimônio rural.

Desse total, há de se destacar o número de imóveis e conjuntos tombados na Vila Industrial. Além do Complexo Ferroviário (tombado pelo CONDEPACC em 1990 conforme processo 004/89 e resolução 004/90), temos o conjunto de 39 casas operárias na Rua Francisco Teodoro e na Rua Venda Grande denominado Conjunto Arquitetônico Vila Industrial (processo 001/02 e resolução 085/09); dois imóveis na Rua Sales de Oliveira (processo 003/89 e resolução 008/89) e as Vilas Manoel Dias e Manoel Freire (processo 003/90 e resolução 019/94); 40 imóveis representativos de habitações operárias do início do século XX na Rua Alferes Raimundo (processo 009/09); o Curtume Cantúcio (processo 008/08 e resolução 121/12); a Chaminé e Remanescentes da Indústria de Seda Nacional (processo 002/10 e resolução 108/10); e Igreja São José (processo 01/13 e resolução 125/2013).

Apesar dos tombamentos e das normas em prol da preservação do patrimônio cultural da Vila Industrial, na prática, o que observamos no bairro é um conflito entre a cidade existente e a cidade projetada: o bairro possui uma série de imóveis e conjuntos tombados pelo CONDEPACC, como foi discutido, mas que estão dentro de uma área com grande potencial de transformação. Isso é o que será analisado na última parte deste estudo.

⁷⁵ Informações coletadas da lista de processos e bens tombados pelo CONDEPACC. Disponível em: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/bens-tombados/listaBens.php>. Acessado em 04/07/2013.

3. A VILA INDUSTRIAL E O PATRIMÔNIO HISTÓRICO ARQUITETÔNICO DE CAMPINAS: ENTRE A CONSERVAÇÃO E A REESTRUTURAÇÃO URBANA

3.1. A reestruturação urbana e a conservação do patrimônio histórico arquitetônico na Vila Industrial

O que distingue o período atual dos anteriores é a intensidade e a velocidade com que os objetos e as técnicas são inseridos nos mais distintos lugares do mundo (SANTOS, 2006). Se as grandes metrópoles expressam o que há de mais completo em termos do processo mundial de urbanização, pois são a expressão de um espaço “mais acabado” que se reproduz cada vez mais homogêneo e fragmentado, é na análise do lugar que podemos ter a dimensão da realização e mesmo da negação desse processo (CARLOS, 2007c).

Pensar o espaço geográfico enquanto acúmulo desigual de tempos é tentar compreender como os novos objetos que são instalados no espaço se relacionam com os antecessores e como rearranjam as relações socioeconômicas que se realizam por meio dele. É no lugar que os processos se materializam revelando as tendências do que é mundial e que também reafirmam as diferenciações socioespaciais em sua totalidade.

Para Santos (2006, p. 124-125):

A totalidade (que é una) se realiza por impactos seletivos, nos quais algumas de suas possibilidades se tornam realidade. Pessoas, coletividades, classes, empresas, instituições se caracterizam, assim, por tais efeitos de especialização. O mesmo se dá com os lugares, definidos em virtude dos impactos que acolhem. [...] Assim, os lugares reproduzem o País e o Mundo segundo uma ordem. É essa ordem unitária que cria a diversidade, pois as determinações do todo se dão de forma diferente, quantitativa e qualitativamente, para cada lugar. Trata-se de uma evolução diacrônica, consagrando mudanças não homólogas do valor relativo de cada variável. O desenvolvimento desigual e combinado é, pois, uma ordem, cuja inteligência é apenas possível mediante o processo de totalização, isto é, o processo de transformação de uma totalidade em outra totalidade.

Carlos (2007c) considera de modo semelhante a análise do lugar como elemento fundamental para compreender as dinâmicas socioespaciais em curso:

O lugar guarda em si e não fora dele o seu significado e as dimensões do movimento da vida, possível de ser apreendido pela memória, através dos sentidos e do corpo. O lugar se produz na articulação contraditória entre o mundial que se anuncia e a especificidade histórica do particular. Deste modo o lugar se apresentaria como ponto de articulação entre a mundialidade em constituição e o local enquanto especificidade concreta, enquanto momento (CARLOS, 2007, p. 4).

No atual período, o predomínio das relações de troca que transpõem as relações interpessoais e decidem sobre produção do espaço apresenta facetas diversas na escala do lugar. O lugar é resultado de efeitos estruturais e históricos. Nesse sentido, o que buscamos neste capítulo é descrever e analisar a incidência dos processos de reestruturação espacial e preservação que atingem simultaneamente o bairro da Vila Industrial.

A seguir, temos a Figura 16, que mostra o resultado dos tempos diversos da metrópole, mas que ilustra, sobretudo, o par renovação-preservação na Vila Industrial. O imóvel central da foto é de 1917, está plenamente conservado e abriga um centro de estética. O imóvel vizinho apresenta somente a fachada em ruínas. Ao fundo, os condomínios verticais indicando a renovação iniciada no final dos anos 1980.



Figura 16 - Entre a conservação e a reestruturação urbana

Fonte: Fotos do autor: 17/11/2012.

São importantes marcos para análise dos processos de reestruturação-preservação no bairro, o início das obras do Túnel Joá Penteado (1987) e o tombamento do Complexo Ferroviário da Fepasa (1990) ⁷⁶. O primeiro viria no sentido de romper com o isolamento do bairro em relação ao centro de Campinas, o que gerou, na nossa interpretação, uma corrida imobiliária que intensifica a produção de condomínios verticais no bairro. O segundo imporia novas restrições à exploração imobiliária do bairro, mas traz o potencial de criação de novas funções para as antigas formas espaciais de valor histórico.

As obras do Complexo Viário Túnel Joá Penteado iniciaram-se em 1987. O primeiro túnel foi concluído em 1992 e apenas em 2009 o segundo foi inaugurado. O túnel conecta a região central à saída da cidade, passando pelo bairro da Vila Industrial ligado pela Av. Lix da Cunha e até a Rodovia Anhanguera ⁷⁷. As transformações do bairro, a partir do fim dos anos 1980, são retratadas em tom saudosista no artigo de Ribeiro (1990):

O desenvolvimento desorganizado de toda Campinas trouxe à Vila Industrial lojas, avenidas e muito movimento. E também o risco de descaracterização total de seus costumes. Quando um morador reforma a sua casa, construindo uma área, levando a porta para trás e destruindo os degraus, apesar de deixar o seu canto mais moderno ele está se separando do convívio com a extensão que a rua representa. Uma grade a mais uma amizade a menos. A preocupação com a segurança, típica dos neuróticos dias de hoje, contribui irreversivelmente para o processo de modificação das construções. Além disso, impede a irreverência das conversas noturnas, a liberdade das crianças nas ruas e a doçura das festas que reuniam a grande família da Vila Industrial. Já não são tantas as festas juninas, os saudosos carnavais da Vila, os casamentos em casa e coisas do gênero. Além da iniciativa dos moradores em modificar as suas casas, a especulação imobiliária na Vila também se acelerou com a proximidade da área central. A conversa se limitou às poucas casas dos guetos da Manoel Freire e Manoel Dias, ou então em algum antigo barbeiro, sempre com uma cadeira de espera ao lado de uma mesa repleta de revistas ⁷⁸. (Grifos nossos)

⁷⁶ Conforme Benini (2012), a privatização do sistema ferroviário nacional esteve associada ao sucateamento de grande parte das vias e material rodante a partir de 1985. A privatização, que marcou os anos 1997 a 2008, foi bastante criticada pelas demissões em massa e evidências de fraudes nos processos de vendas (RIBEIRO JUNIOR, 2012), porém, segundo Benini (2012), desde então o transporte por esse tipo de transporte cresceu 80%, devido ao crescimento de quase sete vezes o volume investimentos no setor. Desde 2001, o transporte de passageiros deixou de funcionar em Campinas, o que levou a desativação da estação da cidade. A análise dos impactos sociais gerados pela decadência e privatizações do sistema ferroviário sobre a categoria dos trabalhadores ferroviários na cidade e na Vila Industrial pode ser vista em Pozzer (2007) e Zambello (2005), respectivamente.

⁷⁷ Fonte: PEREIRA, Denise; SOUZA, Márcio. **Complexo Viário Joá Penteado muda Trânsito e beneficia toda a cidade.** 26/11/2009. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=noticiasgerais&pub=3040>. Acesso: 29/05/2013.

⁷⁸ RIBEIRO, Nilson. **Como tudo começou... E como tudo pode acabar.** Correio Popular, Campinas, 25 de novembro, 1990.

O autor ainda deixa registrado aquilo que parece ser o maior patrimônio cultural da Vila Industrial, as relações de vizinhança que, aos poucos, são transformadas pelos novos edifícios e moradores do bairro. A notícia remete às mudanças espaciais e culturais no bairro que estão atreladas à inserção de novas avenidas, reformas das casas (com a criação de garagens e colocação de grades em portas e janelas) e novos edifícios verticais.

Em um último levantamento, realizado em trabalho de campo no dia 11 de maio de 2013, conseguimos mapear a presença de 20 conjuntos de edifícios verticais na área do bairro da Vila Industrial (Figura 19). Esses conjuntos totalizam aproximadamente 20% da área total do bairro ⁷⁹ e correspondem a 20 prédios de quatro andares; 22 prédios de cinco andares; 17 prédios de dez andares; 12 prédios de 12 andares; e um prédio de 20 de andares; que totalizam em números aproximados 1966 apartamentos (se considerarmos que cada andar possui quatro apartamentos).

A seguir, a Figura 17, representativa das transformações que buscamos registrar.



Figura 17 - A reestruturação espacial e o acúmulo desigual dos tempos na Vila Industrial.

⁷⁹ Cálculo aproximado obtido da soma das áreas dos condomínios que mapeamos dentro do bairro da Vila Industrial.

Conjunto de casas na R. Gália – Vila Industrial. Fonte: Foto do autor: 15/03/2013.

No canto esquerdo da imagem, podemos observar as reformas que foram realizadas no início de 2013 em duas das casas de um conjunto de casas geminadas do bairro para a construção de garagens; as demais, que foram construídas sem garagem, mantêm a forma original. Ao fundo, dois edifícios, um inaugurado em dezembro de 2012 e o outro, no primeiro plano, na fase final da construção.

A seguir outra imagem (Figura 18) mostrando a Rua Francisco Teodoro, representando o velho diante do novo. Três torres em construção e as casas conservadas numa das Ruas mais antigas do bairro:



Figura 18 - O velho diante do novo (Rua Francisco Teodoro).

Fonte: Google Earth, acesso em 13/07/2013.

Identificamos também o crescimento do segmento da educação no bairro. Além da já citada Faculdade Metrocamp, identificamos a presença das escolas privadas Padre Julio Chevallier, Colégio Renovatus e Colégio Objetivo, que agregam quase três mil alunos da educação infantil, fundamental e média; as escolas estaduais Professor Guido Segalho, Antonio Vilela Junior e uma escola municipal de educação infantil que somam mais de 1.200 alunos ⁸⁰.

As maiores transformações acontecem em uma das entradas do bairro, junto à faculdade Metrocamp e do novo terminal rodoviário da cidade, onde verificamos o surgimento de quatro lanchonetes e três bares. Nos horários de entrada e saída, a música alta, a aglomeração de veículos e pessoas causam congestionamentos diários que há pouco tempo eram estranhos ao bairro.

No local onde funciona a Faculdade Veris-Metrocamp (e o Colégio Objetivo) funcionou até o início dos anos 1980 uma grande armazém e o Cine Rex. Este último inaugurado em 1953, que funcionou até aos anos 1980 juntamente com uma grande padaria que substituiu o antigo armazém. Um outro cinema funcionou no bairro localizado junto à Praça Correa Lemos. O Cine Casablanca inaugurado em 1953 foi vendido ao poder público nos anos 1970 no lugar passou a funcionar o Teatro Castro Mendes.⁸¹

A sobreposição de tempos no bairro pode ser analisada a partir de comparações cartográficas do atual momento com a planta de 1929 de Campinas. Conseguimos demarcar a antiga área dos marcos históricos do bairro para percebermos as suas transformações materiais. Essa mesma demarcação serviu-nos para demarcar os seus limites, visto que o município não apresenta delimitação clara dos bairros ⁸².

Sobre os limites definidos, conseguimos identificar que: 1) Na área do antigo Lazareto dos Varilosos, na Avenida Gal. Carneiro, opera uma funilaria; 2) Na área do antigo Lazareto dos Morféticos funciona o Hospital Mario Gatti; 3) Na área do Matadouro Municipal existe um condomínio de sete prédios com quatro andares cada; 4) No conjunto da imigração funciona a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A – EMDEC; 5) No local da Fábrica de

⁸⁰ Dados aproximados coletados a partir da informação de professores e coordenadores das escolas no dia 13/07/2013.

⁸¹ Informações coletadas na página virtual da EMDEC http://www.emdec.com.br/hotsites/nossa_cidade/lima.html

⁸² O Plano Diretor do Município define uma divisão da cidade em nove macrozonas. Segundo essa delimitação, a Vila Industrial pertence à Macrozona 4, definida como “Área de urbanização prioritária”. Essa macrozona está subdividida em 15 Áreas de Planejamento – AP, e o bairro em questão está compreendido na AP 20, formada pelos bairros Vila Teixeira, Parque Itália, Vila Industrial e São Bernardo. “Localizam-se nessa área o Centro Histórico, o Terminal Rodoviário Intermunicipal e grandes áreas institucionais, incluindo o Complexo Fepasa”.

Seda ⁸³ existem dois condomínios – um com quatro torres de dez andares e outro de nove prédios de quatro andares, além disso, no local funcionam: o Sindicato dos desenhistas de Campinas, um depósito da Ultragás, um buffet, uma loja de calçados, um despachante, o almoxarifado central da Prefeitura Municipal de Campinas e o Colégio Dom Barreto.

A seguir, apresentamos a Figura 19, um mapa que representa uma síntese dos processos analisados.

⁸³ O CONDEPACC tombou a Chaminé de remanescentes da S/A Indústrias de Seda Nacional – Processo 002/10 e Resolução nº 108 de 26/08/2010.

Enquanto os novos condomínios verticais e o Terminal Multimodal indicam a renovação em curso, o traçado da Área Especial de Reurbanização do Terminal Multimodal – AERTM e os bens tombados na Vila Industrial imprimem normas para nortear as transformações numa área de interesse social e histórico.

Antes de iniciarmos a descrição e a análise das condições em que se processa a preservação do patrimônio cultural na Vila Industrial, consideramos necessária a discussão a respeito de conceitos usuais na preservação de bens culturais, dentre eles: conservação, manutenção, preservação, restauração, reconstrução e adaptação. Os significados dos termos foram extraídos da Carta de Burra de 1980, que os define por meio do Conselho Internacional de Monumentos e Sítios – ICOMOS atrelado à UNESCO ⁸⁴.

É interessante destacar que a carta de recomendações destaca a importância do conteúdo e entorno dos bens, bem como da necessidade de estudos prévios e da divulgação dos mesmos para as comunidades. Além disso, consideramos que os termos possuem significados que se completam e são interdependentes, por isso transcrevemos os mesmos na íntegra. Conforme o

Artigo 1º: O termo bem designará um local, uma zona, um edifício ou outra obra construída, ou um conjunto de edificações ou outras obras que possuam uma significação cultural, compreendidos, em cada caso, o conteúdo e o entorno a que pertence, o termo significação cultural designará o valor estético, histórico, científico ou social de um bem para as gerações passadas, presentes ou futuras, a substância será o conjunto de materiais que fisicamente constituem o bem. [...] O uso compatível designará uma utilização que não implique mudança na significação cultural da substância, modificações que sejam substancialmente reversíveis ou que requeiram um impacto mínimo.

A partir da leitura da Carta de Burra organizamos os termos em formato de tabela para sua melhor compreensão:

⁸⁴ Disponível em: <http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=251>. Acesso 09/07/2013.

Tabela 2 – Categoriais das práticas patrimoniais a partir da Carta de Burra – 1980

conservação	Designará os cuidados a serem dispensados a um bem para preservar-lhe as características que apresentem uma significação cultural. De acordo com as circunstâncias, a conservação implicará ou não a preservação ou a restauração, além da manutenção; ela poderá, igualmente, compreender obras mínimas de reconstrução ou adaptação que atendam às necessidades e exigências práticas. O termo designará a proteção contínua da substância, do conteúdo e do entorno de um bem e não deve ser confundido com o termo reparação. A reparação implica a restauração e a reconstrução, e assim será considerada.
preservação	Será a manutenção no estado da substância de um bem e a desaceleração do processo pelo qual ele se degrada.
restauração	Será o restabelecimento da substância de um bem em um estado anterior conhecido.
reconstrução	Será o restabelecimento, com o máximo de exatidão, de um estado anterior conhecido; ela <i>se</i> distingue pela introdução na substância existente de materiais diferentes, sejam novos ou antigos. A reconstrução não deve ser confundida, nem com a recriação, nem com a reconstituição hipotética, ambas excluídas do domínio regulamentado pelas presentes orientações.
adaptação	Será o agenciamento de um bem a uma nova destinação sem a destruição de sua significação cultural.

Fonte: IPHAN/UNESCO. Organizado pelo autor.

Os termos mais recorrentes nos discursos e práticas patrimoniais, conservação e preservação apresentam algumas ambiguidades de significado. Na nossa interpretação da Carta, o primeiro termo (conservação) indica as condições físicas em que se encontra o bem, atrelada ao estado de manutenção do bem em si para que se cumpra a sua funcionalidade. Conforme artigo 2º: “O objetivo da conservação é preservar a significação cultural de um bem; ele deve implicar medidas de segurança e manutenção [...]”.

Já o segundo (preservação) está associado à integridade do bem em relação ao “estado original”, pois “no estado em que se encontra, oferece testemunho de uma significação cultural específica” (artigo 11º). A partir dessa leitura, podemos considerar que um bem conservado (em boas condições funcionais e estéticas) possa ser considerado, sob determinados aspectos teóricos, como não preservado, pois o padrão original dos materiais e estrutura foram alterados no processo de manutenção e reformas a que foi submetido.

Ainda conforme nossa interpretação da Carta, a restauração ⁸⁵ está associada ao restabelecimento do “estado original” do bem, por meio da utilização de técnicas e de materiais originais e prevê a “reposição de elementos desmembrados ou a retirada de acréscimos” (Artigo 14º); diferentemente da reconstrução que já incorporaria elementos contemporâneos e “deve se limitar a completar uma entidade desfalcada” (Artigo 18) e “As partes reconstruídas devem poder ser distinguidas quando examinadas de perto” (Artigo 19). A adaptação está associada às novas funções que os bens podem assumir depois da reconstrução e reformas.

A incorporação desses preceitos ocorreu de forma progressiva pelos órgãos de preservação no Brasil e no mundo e eles foram adaptados de acordo com as realidades e necessidades locais. Nesse sentido, a Lei Municipal de Campinas nº 9149 estabelece três graus de proteção do bem: Grau de Proteção 1 (GP1) – que “determina que a preservação das edificações seja **integral**”, o imóvel “deve ser utilizado para **funções compatíveis** com as de sua construção”. Grau de Proteção 2 (GP2) – “determina que a preservação se refira apenas a **partes delimitadas** do imóvel. A utilização do imóvel não pode degradar a parte protegida”. Grau de Proteção 3 (GP3) – “determina que a preservação se refira à **conservação das fachadas**, componentes arquitetônicos externos e coberturas. As edificações poderão sofrer alterações internas desde que respeitadas as restrições anteriores”. (Grifos nossos)

Inicialmente, a preservação realizada pelo CONDEPACC na Vila Industrial esteve associada ao tombamento do Complexo Ferroviário da Fepasa no ano 1990. A definição de uma vasta área envoltória que inclui parte do bairro e da área urbana que se desenvolveu junto ao Centro Histórico nas margens do Complexo e da Estação, indica a preservação de exemplares arquitetônicos do período de 1872 a 1929 ⁸⁶.

⁸⁵ Sobre o tema restauração e conservação, ver Choay (2001).

⁸⁶ Conforme a Resolução nº004 de 27/11/1990, ficam tombados os seguintes bens: Estação da Cia Paulista, sita à Rua Lidgerwood; Armazém sita à Av. dos Expedicionários; Oficina da Cia. Paulista sita à Rua Francisco Teodoro; Entradas do túnel de pedestre e um trecho de 2 m posterior às escadas; Antigas oficinas dos srs. Lemos,

A mesma resolução estabelece de modo detalhado a localização (quarteirão, rua e nº do imóvel) de todos os imóveis, o grau de proteção instituído para cada um deles, além de estabelecer os perímetros que indicam limite dos pavimentos a serem construídos em cada trecho da área envoltória (o limite máximo permitido de algumas áreas é de apenas três pavimentos). Foram listados ainda três monumentos, sete praças e 33 exemplares arbóreos a serem preservados, bem como as restrições de conservação dos mesmos.

A Vila Industrial apresenta aproximadamente 50% do total de imóveis listados na área envoltória do Complexo Ferroviário, em números absolutos foram indicados para Preservação Total: 41; Preservação Total da Fachada e Volumetria: 77; Preservação Parcial da Fachada e Total da Volumetria: 94.

A resolução de tombamento⁸⁷ reflete a visão atualizada do CONDEPACC sobre a importância histórica e arquitetônica do bairro e da área de entorno do Complexo Ferroviário em “razão de contextualizarem os edifícios tombados por esta resolução e testemunharem as principais transformações urbanas ocorridas nesta cidade a partir da implantação da FERROVIA”.

A importância do contexto histórico do bem tombado é levada a cabo pelos tombamentos instituídos nos anos seguintes na Vila Industrial. De maneira geral, os tombamentos realizados na Vila Industrial estiveram associados ao baixo estado de conservação das construções a fim de impedir que muitos dos exemplares arquitetônicos do bairro fossem demolidos pelos proprietários. A resolução de tombamento do complexo já previa que a área envoltória “deverá passar por um processo de recuperação, revitalização e planejamento visual, para que se permita o seu reconhecimento e ambientação quanto ao complexo ferroviário central da Fepasa e à antiga fábrica Lidgerwood”.

Exemplo disso, um dos conjuntos tombados no bairro denominado Conjunto Arquitetônico Vila Industrial, localizado às margens do Complexo Ferroviário e datado de 1893

sita à Rua Cel. Antonio Manoel esquina com a Rua Francisco Teodoro; Escritórios de Administração, sita no pátio interno da Fepasa e Rua Sales de Oliveira; Caixa D'água, sita dentro do pátio interno da Fepasa; Usina Geradora, sita dentro do pátio interno da Fepasa; duas oficinas de carros e vagões, sita no pátio interno da Fepasa; Rotunda, sita no pátio interno da Fepasa; Oficinas de Locomotivas, sitas no pátio interno da Fepasa; Armazém da Cia Mogiana, sito à Rua Dr. Ricardo.

⁸⁷ A lista é composta por um elevado número de imóveis e é dividida de acordo com o grau de preservação estabelecido para os bens: Preservação Total: 96 imóveis; Preservação Total da Fachada e Volumetria: 160 imóveis; Preservação Parcial da Fachada e Volumetria: 172 imóveis.

⁸⁸, é constituído pelas casas das ruas Francisco Teodoro e Venda Grande. Estes conjuntos citados, os prédios da chamada Imigração⁸⁹ (Figura 20) e a Vila Manoel Dias, apresentam-se relativamente conservados, pois nele a continuidade do uso garantiu as suas atuais condições, como será descrito adiante.



Figura 20 - Conjunto de prédios da antiga Imigração.

Fonte: CSPC, processo de estudo de tombamento 001/2012.

⁸⁸ Foi construído por empreendedor particular de origem alemã e posteriormente foi comprado pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro para os trabalhadores ferroviários. Conforme a Resolução de Tombamento nº85 de 04/05/2009, parte das casas devem conservar fachada e volumetria e outra parte apenas a volumetria

⁸⁹ Os prédios, datados de 1891, serviriam a hospedagem dos imigrantes europeus, porém foi adquirido pela Cia. Mogiana de Estradas de Ferro para servir de escritório. Atualmente funciona a EMDEC.

Ainda que o reconhecimento arquitetônico se faça mediante o tombamento, a conservação dos imóveis tombados ainda gera muita polêmica. Muitos proprietários que desconhecem a lei, e em especial os benefícios que podem tirar da mesma, acabam por eximir-se da responsabilidade de manutenção do imóvel, transferindo a responsabilidade para o poder público. De outro lado, a idade do imóvel por si já é um fator que dificulta a sua manutenção do bem (pois as novas restrições encarecem a conservação), assim, muitos proprietários preferem deixar os imóveis chegarem à ruína para depois reconstruí-los⁹⁰.

Há ainda a questão dos herdeiros desses imóveis, que, sob a questão do espólio, preocupam-se apenas com a venda do mesmo ou ainda com a renda obtida. Em ambos os casos, o que observamos é que os herdeiros deixam de fazer a manutenção dos imóveis e muitos ainda pensam no mesmo como um estorvo, pois a inadimplência dos aluguéis e a dificuldade de fiscalizar a entrada e saída dos inquilinos provocam conflitos e questões judiciais de complexa solução.

A seguir, apresentamos imagens de bens tombados na Rua Francisco Teodoro.



Figura 21 - Casas da Rua Francisco Teodoro que conservam fachada e volumetria.

Fonte: Fotos do autor: 15/07/2010.

⁹⁰ É comum que proprietários de bens tombados percam interesse pelo imóvel, que acabam perdendo valor de mercado e possuem restrições para reformas e intervenções. Nas cidades históricas brasileiras, é comum a máxima dos proprietários “O Estado tombou, agora deixa cair” (SANTOS, 2010, p.155).



Figura 22 - Casas da Rua Francisco Teodoro que conservam a volumetria.

Fonte: Fotos do autor: 15/07/2010.

O aluguel relativamente baixo dos imóveis atrai uma população de baixa renda que vê neles a vantagem econômica e a possibilidade de usufruir da proximidade da área central. Os novos moradores, imigrantes nordestinos e seus filhos, que habitam hoje as casas de quase um século, remendaram e escoraram paredes, trocaram telhas, rebocaram, pintaram, trocaram portas e janelas, fizeram banheiro e derrubaram parede, a fim de garantirem as condições mínimas de dignidade e bem estar.

Em algumas casas alterou-se a fachada, o que poderia ser considerado uma descaracterização do conjunto arquitetônico. Em particular, as novas funções comerciais e de serviços dos bens (foto direita da Figura 22), indicam as mudanças nos usos históricos do local. O mesmo pode ser dito da Figura 23, que mostra a Vila Geni, uma das vilas de características do bairro.



Figura 23 - Vila Geni e a reestruturação espacial na Vila Industrial.

Fonte: Fotos do autor: 10/09/2010.

A manutenção realizada pelos moradores é que garante às casas as suas atuais condições ou que permaneçam em pé; as trocas das telhas e forros, pinturas e rebocos são o meio objetivo sob o qual se realiza a conservação da vila e suas casas, conforme a Figura 24, a seguir:



Figura 24 – Casas da Vila Manoel Dias

Fonte: Foto do autor: 13/10/2012.

Na Figura 24 é possível observar a disposição das casas em estilo geminado, com a testada sobre a calçada e o colorido desgastado de paredes com recentes rebocos. Um banco improvisado mostra o encontro entre o privado e o público: a rua é o quintal da casa, o encontro com o vizinho, as brincadeiras de rua, a proximidade com os transeuntes ainda persistem. Os moradores, de fato, são muito acessíveis e estão acostumados com a presença de curiosos, excursões escolares e pesquisadores. “Até filme já vieram filmar aqui”⁹¹, relatou uma moradora do beco.

Sobre a sua origem na vila, a mesma moradora diz, “Meu pai morou por 30 anos na vila [...] quando vim morar aqui, meu pai tirou 18 carrinhos de terra, pôs porta, fez cômodo”. Quando pergunto sobre a qualidade da casa: “É difícil, a casa é velha, tivemos que fazer um banheiro, trocar o forro, fazer uma parede [...], quem fez foi meu marido”.

Quando pergunto sobre a propriedade, responde-me: “todo mundo parou de pagar aluguel [...], no começo a gente pagava, daí ficou mais difícil, a gente parou de pagar. Já veio gente da imobiliária, mas agora não vem mais, parece que as casas são da prefeitura, patrimônio da prefeitura...”⁹².

A seguir, a Figura 25 mostra as três entradas do Beco Manoel Dias.



Figura 25 - Entradas do Beco Manoel Dias.

Fonte: Foto do autor: 12/07/2012.

⁹¹ Fala da senhora R, com pouco mais de 30 anos, moradora da casa n° 43 da Vila Manoel Dias, mãe de dois filhos, casada com pedreiro, moradora da vila há oito anos.

⁹² Idem.

Na Figura 26, adiante, detalhes das portas e janelas trocadas e paredes rebocadas, registro de água (canto inferior esquerdo) e quadro de luz recentemente trocado (adequado ao novo padrão da empresa fornecedora de energia). Detalhe das telhas velhas: “As telhas eles [a Prefeitura] não deixa mexer. A gente só pode mexer por dentro da casa”⁹³, responde-me uma moradora quando pergunto sobre a manutenção da casa.



Figura 26 - Casas da Vila Manoel Dias em dois momentos 2010 e 2012.

Fonte: Fotos do autor, 10/07/2010. Detalhe das paredes pintadas recentemente na última foto de 07/07/2012.

De acordo com nossa análise, esta última fala está mais associada a uma questão de sobrevivência do que de uma consciência patrimonial, em virtude da necessidade de moradia e o temor de que qualquer alteração não permitida e percebida pelo CONDEPACC, ao qual os moradores se referem como “Prefeitura”, poderia custar a saída do imóvel. Numa outra leitura,

⁹³ Idem.

consideramos, em comparação com a vila vizinha, a Manoel Freire, que é justamente a manutenção do uso e da função que permite que as casas estejam conservadas.

A seguir, na Figura 27, outra casa da Manoel Dias, que pertenceu ao construtor da vila com o mesmo nome. Segundo o livro de Velasco (2005), Manoel Dias e sua esposa observavam os moradores da vila da janela da casa.



Figura 27 - Casas da Vila Manoel Dias: casa de Manoel Dias e família.

Fonte: Foto do autor: 13/10/2012.

Adjacente a esta vila, temos outra com a mesma origem histórica, mas que sofreu outro destino, após o tombamento que conferiu às vilas Manoel Dias e Manoel Freire o reconhecimento histórico dos dois conjuntos arquitetônicos. Segundo a reportagem de Costa (2002):

A Vila Manoel Freire é um pedaço da Campinas do início do século encravado na operária Vila Industrial. São 19 casas que compõem o conjunto do patrimônio tombado pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (CONDEPACC) e que estão completamente deterioradas. Muitas não têm portas, janelas, batentes e algumas, nem paredes. Desabitada, a vila está com a entrada lacrada para evitar a sequência de depredações. (Grifos nossos)

Nos dias de hoje, o conjunto de casas da Vila Manoel Freire está muito deteriorado. Os imóveis da área externa da Vila ainda preservam um pouco das fachadas, mas estão com as estruturas comprometidas, conforme a Figura 28, a seguir:



Figura 28 - Casas da área externa da Vila Manoel Freire.

Fonte: Foto do autor: 13/10/2012.

No ano de 1995, houve a interdição das casas da Vila Manoel Freire pelo Departamento de Urbanismo da cidade ⁹⁴. Os moradores foram retirados das casas em virtude do risco de desabamento. As casas passaram por um longo período de deterioração, pois ficaram abandonadas e sofreram com invasões e depredações. Aqui, temos um exemplo, apesar das controversas, de que é pelo uso que se preserva o patrimônio cultural, o esvaziamento das casas acarretou a destruição.

Há aproximadamente nove anos, 17 famílias de baixa renda ocupam o que sobrou da Vila Manoel Freire e uma ação de reintegração de posse foi concedida pelo juiz da 2ª Vara Civil e prevê a remoção das famílias ⁹⁵. Conforme informação dos moradores, eles já estão inscritos em programa da COHAB e aguardam a finalização das casas pelo poder público municipal para saírem dos imóveis.

Os imóveis tombados da Vila Manoel Freire estão em estado de deterioração avançado, sendo que alguns deles sofreram alterações em portas e janelas, modificando o padrão original das casas.

⁹⁴ Essa informação foi retirada do processo 003/90 referente ao tombamento das vilas.

⁹⁵ Fonte: Lei facilita a restauração de imóveis tombados. Correio Popular, 07/08/2009. Disponível em: <<http://www.puc-campinas.edu.br/servicos/detalhe.asp?id=45787>>. Acesso em 10/10/2011.



Figura 29 - Casa na entrada Vila Manoel Freire.

Fonte: Foto do autor: 13/10/2012.

Acima, a Figura 29 mostra a entrada do Beco Manoel Freire. Em destaque, a reforma iniciada e paralisada “pela prefeitura”, de acordo com a Dona N, moradora da casa vizinha ⁹⁶.



Figura 30 - Casas da parte interna do Beco Manoel Freire.

Fonte: Foto do autor: 13/10/2012.

A Figura 30 mostra o estado atual das casas do interior da vila. As casas remendadas lembram barracos. Em estado de ruínas, as casas do Beco Manoel Freire guardam a função e o

⁹⁶ Dona N: mulher, negra, aposentada. Informação cedida em entrevista do dia 08/07/2012.

uso original: moradia popular. O lado de dentro do Beco já não possui mais a capela e mais quatro casas que desabaram⁹⁷. O CONDEPACC, desde o tombamento do Beco Manoel Freire, tentou a instalação de parcerias público-privadas para a reabilitação da vila tombada, mas os conflitos pelo acesso à moradia dificultaram a implementação dos planos. Retomaremos esse conflito no último item deste estudo.

3.2. A destruição do patrimônio histórico arquitetônico da Vila Industrial

Para a construção do novo Terminal Multimodal de Campinas⁹⁸, em 2008, foram demolidos prédios da antiga Fepasa e, em especial, a vila de trabalhadores ferroviários – a Vila Riza. A vila contava com exemplares habitacionais representativos da arquitetura do tipo ferroviária-fabril, que foram demolidos para dar lugar à nova rodoviária da cidade, apesar do pedido de tombamento ter sido protocolado (BERTUCCELLI, et al., 2012).

Na área do novo Terminal, foram recuperados edifícios e outras construções de características tipicamente ferroviárias, como oficinas mecânicas e galpões, que estão aguardando por novas funções. Segundo o Diário Oficial do Município de Campinas, de 16 de dezembro de 2004, foi registrado a abertura do processo de estudo de tombamento nº06/04 referente a “Equipamentos e construções Remanescentes do Sistema Ferroviário Campineiro”, do qual fariam parte a “antiga Vila Riza”, o que contradiz a informação do artigo de Bertucelli (2012), pois indica que o processo foi aberto.

Segundo informações do Diário Oficial sobre a abertura do estudo de tombamento, a Vila Riza era composta por:

⁹⁷ CÉSAR, João Batista. Vila Freire a exemplo de abandono. **Correio Popular**. Campinas, 13 maio. 1998.

⁹⁸ O novo Terminal é Multimodal porque reúne na mesma área vários modos de transporte: sobre pneus (rodoviário, urbano e metropolitano) e, no futuro, sobre trilhos (ferroviário), permitindo ligação direta e rápida com o Aeroporto de Viracopos em Campinas, com os aeroportos Guarulhos, na metrópole de São Paulo, e Galeão, no Rio de Janeiro. Também está prevista a ligação com a nova Rede Estrutural do Veículo Leve sobre Pneus (VLP). Além do Terminal Rodoviário, inaugurado em junho de 2008, construído e operado em regime de concessão municipal, em setembro de 2008 foi entregue o Terminal Urbano e Metropolitano, de responsabilidade do Governo do Estado. O projeto do Terminal Multimodal contemplou o espaço para a construção do futuro Terminal Ferroviário, projeto sob coordenação do Governo Federal, que permitirá a ligação entre Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro com o Trem de Alta Velocidade (TAV) (TORRES, et al., 2009). Fonte: EMDEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A.

Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/Trabalhos_ANTP_17/1026.pdf>. Acesso em 03/01/13.

Posto telegráfico RIZA; depósito de óleo de tráfego; duas casas de turma; tanque e banheiro; sete casas de turma; depósito de ferramentas; três casas de turma para famílias; casa do mestre de carros e vagões; casa do encarregado de carros; casa do chefe da RIZA; duas casas do instrutor de máquinas e chefia; pontilhão sobre a rua Dr. Mascarenhas do lado do pontilhão da antiga Cia. Ramal Férreo Campineiro; antigo galpão de Importação da Cia. Paulista situado no pátio do Complexo Central.

A Empresa Municipal de Desenvolvimento do Município de Campinas – EMDEC, na área do terminal mantém cinco edificações da Vila Riza. Os prédios históricos abrigarão empresas de serviços, lanchonetes e comércio, buscando trazer o desenvolvimento para a região (TORRES, et al., 2009).

Essa ação é parte de um processo de revitalização urbanística da área, levado a cabo pelo poder público municipal, como exemplo da lei de 2010 citada. De acordo com nossas observações, de fato, a área próxima à antiga rodoviária e ao novo terminal ainda encontrava-se degradada, devido, em especial, ao tráfego e consumo de drogas (em galpões ferroviários abandonados e junto à linha férrea). O local ainda hoje é meio de sobrevivência de catadores, pedintes e local de estadia barata para os pobres, viajantes e imigrantes.

A seguir, a Figura 17 reflete o par reestruturação-preservação na Vila Industrial. No primeiro plano, uma das casas que restaram da Vila Riza; um viaduto, acima, que une a cidade à rodovia Anhanguera; e, ao fundo, o Terminal Multimodal de Campinas.



Figura 31 - O acúmulo desigual dos tempos na Vila Industrial.

Fonte: Foto do autor, 19/07/2012.

No artigo denominado *A Vila Riza e a destruição do patrimônio ferroviário campineiro*, de Bertucelli (et al., 2008), citado no início do capítulo, temos a dimensão da importância cultural da Vila Riza, construída no primeiro quartel do século XX dentro dos limites da Vila industrial:

Essas construções caracterizam-se por uma arquitetura de tipologia ferroviária, à inglesa, com tijolos aparentes ou com reboco avermelhado, com frisos para imitar tijolos; tratamentos característicos do estilo. Em algumas casas percebem-se claras referências aos edifícios fabris do mesmo período, com seus característicos frontões e beirais. [...] Seu caráter, sobretudo residencial, garantia ao complexo relevância sociocultural, já que seus moradores mantinham viva esta parte da memória campineira ao preservarem as casas ocupadas e em bom estado de conservação (BERTUCELLI et al., 2008, p. 6).

A construção do Trem de Alta Velocidade – TAV, conhecido como “trem bala”, prevê que os ramais sejam subterrâneos a fim de garantir a fluidez da cidade. Porém, uma obra desse porte só se realiza com desapropriações, e até mesmo demolições, das antigas formas pré-existentes para construção das infraestruturas do TAV. Esse tipo de obra contribui para fluidez, mas reconfigura os fluxos de veículos e pedestres, interferindo nos usos e funções do território. Quais são as novas territorialidades criadas em função de tais transformações em andamento? Qual é a participação efetiva da população nesse processo de reestruturação que ocorre na cidade?

As alterações espaciais podem ser observadas no mapa do projeto, mostrado na Figura 18, a seguir:

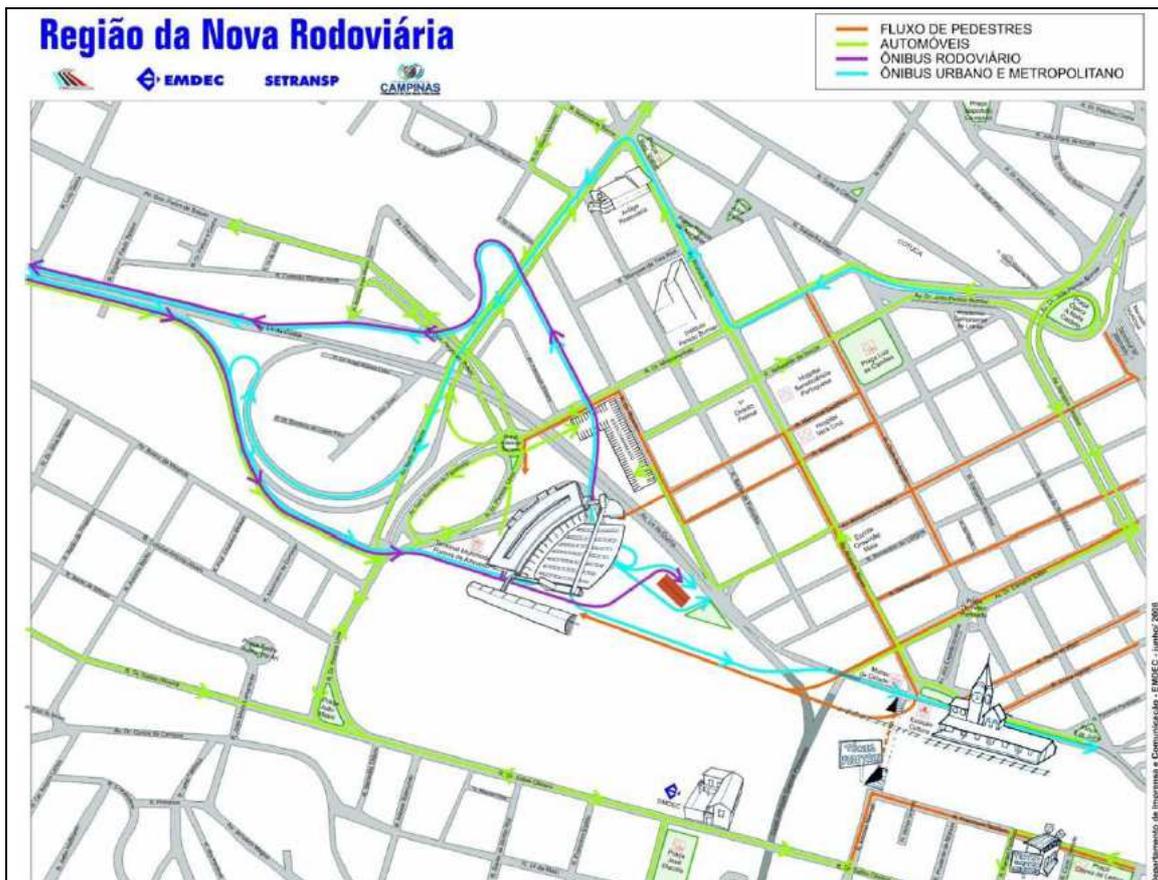


Figura 32 - Mapa de circulação e dos diversos modos de acesso.

Fonte: < http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/Trabalhos_ANTP_17/1026.pdf >. Acesso em 03/01/12.

A Figura 32 é um mapa referente à região da nova rodoviária, ou a citada AERTM. O plano de revitalização urbanística com base na reestruturação espacial tem a nova rodoviária, ou Terminal Multimodal, como base. Podemos observar a indicação dos novos fluxos de veículos e transeantes. Além disso, o mapa mostra, ao sul do novo terminal, a Vila Industrial; a EMDEC, empresa responsável pela instalação do projeto; o túnel de pedestres de 1908 à margem esquerda da Estação Cultura (antiga estação ferroviária); e o conjunto arquitetônico da Venda Grande, tombado pelo órgão de preservação municipal.

Conforme a mesma imagem, ao norte do terminal e da Estação Cultura, vemos a área urbana da cidade — que cresceu ao final do século XIX, após a chegada das ferrovias, e ligou-se ao primeiro centro histórico, região com muitos imóveis tombados e em estudo de tombamento.

A representação cartográfica faz questão de destacar os pontos históricos da Vila Industrial e do Complexo Ferroviário.

A reestruturação espacial não recria apenas a materialidade, mas ela reflete, sobretudo, as mudanças do imaginário social. Segundo Santos (2006), as determinações globais se concretizam no lugar devido à generalização de um modelo de planejamento que negligencia os usos do território. Conforme tal leitura, analisamos do ponto de vista material e concreto as relações espaciais, e interpretamos que a expulsão dos pobres das áreas ditas revitalizadas veio acompanhada da promoção dos novos eventos possíveis. A sobreposição e a somatória das ações com as formas locais é que ativa essa ordem global. O mesmo ocorreria com as leis e consensos, pela disseminação das técnicas, constituintes do território normado (SANTOS, 2006).

De acordo com esse autor, as ações que se generalizam, espacialmente no tempo da globalização, sob os territórios locais, ou seja, referentes à dimensão da apropriação e dos usos, ativam e/ou resistem à ordem global. Nas suas palavras:

É o lugar que oferece ao movimento do mundo a possibilidade de sua realização mais eficaz. Para se tornar espaço, o mundo depende das virtualidades do lugar. Nesse sentido pode-se dizer que, localmente, o espaço territorial age como norma (SANTOS, 2006, p. 338).

A concretização do Trem de Alta Velocidade está prevista para 2020, mas a Copa do Mundo do Brasil, em 2014, e a Olimpíada do Rio de Janeiro, em 2016, aceleram a chegada do novo, porém, sem suprimir por completo o velho, que buscamos trazer para o plano do concreto. A realização de uma obra de engenharia desse porte implica em mudanças muito maiores do que as que ainda estão ocorrendo.

Novas desapropriações e demolições teriam de ser realizadas. As normas já antecipam isso: convênios, parcerias, empresas estatais e de capitais mistos, redes de formação de trabalhadores técnicos, entre outros, são criados para responder às licitações das obras.

A destruição da Vila Riza indica o lado material dessa reestruturação espacial. Por outro lado, os antigos moradores ainda preservam muito da imaterialidade que compunha a sua territorialidade.

De acordo com fala da moradora Dona T:

Eram 17 casas... eram todas do mesmo estilo ferroviário, mas reformadas por dentro, por fora eles não deixavam mexer. Por dentro a gente ajeitava, arrumava, fazia alguma coisa pro fundo... nas casas em si não podia mexer. Muita gente tinha horta, tinha pomar, você tem que ver o que tinha lá... o mal do ferroviário é que ele mora, mora, mora, mas não cuida da casa, não cuida do patrimônio... Tem as outras vilas ferroviárias na cidade. Sabe a Rua Luís Gama? É de ferroviário. A Rua Francisco Teodoro, Venda Grande? Tem a Vila da Ponte Preta... a estação ferroviária. (Grifos nossos).

E segue:

Mudei pra Vila Riza em 1990, reformei a casa que estava em estado ruim, fiz até suíte... quatro quartos, sala, copa, cozinha, garagem para cinco carros, 700 metros de terreno! A casa era a ferrovia que fornecia, quando ela ficou bem bonita é que tomaram. Quando eles passaram fazendo um cadastro, uma pesquisa em 2003... Daí a gente ficou pensando, ‘ai meus Deus! eles vão querer tirar a gente daqui’. Quando virou Ferrobán, eles não quiseram patrimônio, só queriam a linha, o resto eles não pegaram nada... agora que fizeram o terminal reformaram os barracões. (Grifos nossos)

Essa última fala, sobre a preservação das casas, contrasta um pouco com o que afirma Bertuccelli (ati ali, 2008), pois a moradora, apesar de indicar que gostava do pomar, horta e do tamanho da casa, demonstrava certa insatisfação com a preservação dos imóveis, pois o ferroviário “não cuida do patrimônio”.

A segunda fala, sublinhada, mostra o outro lado do sentimento de pertencimento e da consciência política ferroviária, pois mostra que a ideia do ferroviário se estende aos empresários da ferrovia que “só queriam a linha” e abandonaram os galpões, oficinas e as vilas ferroviárias da cidade.

A nosso ver, também o fato da Vila Riza estar localizada na chamada “cracolândia”, nos arredores da antiga rodoviária da cidade, impunha limites de visibilidade e reconhecimento do patrimônio. A formação de um gueto com condições sociais degradantes composto por moradores de rua, pedintes, usuários de drogas, prostitutas, é possibilitada pelos barracões ferroviários abandonados, terrenos baldios ao longo da linha férrea, além dos cortiços, hotéis e pensões baratas.

Apesar das condições retratadas, os moradores da Vila Riza tinham a garantia de uma moradia e de dignidade, sendo muito marcante e sofrida a saída da casa e a demolição da Vila Riza, conforme fala a moradora T:

Eu saí da ferrovia em 2006 e sai da casa em 11 de abril de ou maio de 2007, tô na dúvida. A gente foi o último a sair da casa... a gente procurou casa e não achou casa. Mesmo eu que sou dura de chorar, mas aquele dia eu chorei... A dona T ficou tão triste, tão triste que três meses depois ela morreu.[...] Tudo que eu tinha bem feito, a garagem, a horta, um pé de carambola que dava o ano inteiro, pé de mexerica, coisa mais linda minha horta. (Grifos nossos)

A apropriação do espaço é o meio pelo qual se realizam as diferentes territorialidades. De acordo com Haesbaert (2005, p. 6775), as territorialidades são o conjunto de relações políticas, econômicas e simbólicas que se realizam no e pelo espaço, pontualmente ou em rede, marcadas pelo domínio de um grupo social, econômico ou político.

Sobre o assunto, Correa (1997, p. 177) discorre:

Diferentes grupos sociais, distintos entre si no que se refere à ocupação, renda, idade, sexo, crença e outros atributos, aparentemente compartilham o mesmo espaço metropolitano. Alguns desses grupos desenvolvem um conjunto de práticas que definem territórios, entendidos como segmentos do espaço apropriados e/ou controlados por um dado grupo com o objetivo de garantir as práticas que lhe dão identidade ou permitem realizar suas atividades.

As privatizações e a decadência da ferrovia nos anos 1990 (ZAMBELLO, 2005) contribuíram para a deterioração dos imóveis, pois, além da saída de moradores que cederam as suas casas para parentes, muitos deixaram de receber auxílio na manutenção dos prédios. Na fala de Dona T: “Chegaram a cortar a água da gente”.

Sobre o trem urbano conhecido como VLT – Veículo Longo Sobre Trilhos, desativado logo após as privatizações das ferrovias:

Era bom, a gente usava muito... muita gente da cidade usava... Acabou porque o prefeito [Magalhães Teixeira]... ele era dono da empresa de ônibus e acabou com o trem... Agora, em 2014, parece que vem o novo trem, trem bala, né? ⁹⁹

A última fala da moradora remete ao projeto futuro para a área central de Campinas. Um exemplo de como, em muitos casos, as mudanças no imaginário social antecedem os eventos da reestruturação espacial.

Nas palavras de Santos (2005):

⁹⁹ Fala de Dona T.

O futuro é formado pelo conjunto de possibilidades e de vontades, mas estes, no plano social, dependem do quadro geográfico que facilita ou restringe, autoriza ou proíbe a ação humana. Alcançar intelectualmente o futuro não é questão estatística, nem simples arranjo de dados empíricos, mas questão de método (SANTOS, 2005, p.130).

A urgência das obras por conta da Copa do Mundo do Brasil (2014) e da Olimpíada do Rio de Janeiro (2016) faz com que a construção do Trem de Alta Velocidade acelere as contradições inerentes à produção do espaço. Sua construção consolidaria ambições e necessidades urgentes para a questão das infraestruturas de transportes no eixo da megalópole em formação ¹⁰⁰ Campinas – São Paulo – Rio de Janeiro. As modificações necessárias à instalação de tal empreendimento envolvem as mais diferentes variáveis e instâncias políticas e econômicas. Aqui, cabe a reflexão: qual é o papel de Campinas na estruturação de tais eventos?

Um olhar atento pode encontrar as casas ferroviárias dentro da nova rodoviária, mas o que representam com as suas janelas e portas trancadas? Nesse sentido, como a preservação do patrimônio histórico arquitetônico da Vila Industrial pode servir para revelar os conflitos pela produção e apropriação dos espaços, tanto do ponto de vista material como simbólico? O conflito existe na base da preservação e envolve a necessidade de pensar como deverão morar os pobres da Área Especial de Reurbanização do Terminal Multimodal. Nesse caso, há fortes indícios de que a recriação da materialidade favorece os empreendedores imobiliários em detrimento dos mais pobres.

¹⁰⁰ Lencioni (2003, p. 38), discorre sobre a megalópole em formação: “[...] área metropolitana mais importante do país. Ela é ao mesmo tempo coesa e difusa, expressada em áreas urbanas contínuas e descontínuas, prevalecendo, no entanto, as primeiras”.

3.3. Habitar o patrimônio: conflitos na conservação e usos do patrimônio histórico arquitetônico nas vilas Manoel Dias e Manoel Freire

Em princípio, consideramos que a abertura dos estudos de tombamentos dos conjuntos arquitetônicos das Vilas Manoel Dias e Manoel Freire ¹⁰¹ levou ao aumento do desinteresse e descuido dos proprietários dos imóveis que deixaram de realizar a manutenção trivial dos mesmos. No entanto, quando observamos e analisamos a condição dos bens tombados no bairro, vimos com clareza que os conjuntos arquitetônicos da Venda Grande, da Rua Francisco Teodoro e inclusive da Vila Manoel Dias apresentam-se mais conservados, pois não foram esvaziados durante a tentativa de preservação.

O esvaziamento de um dos conjuntos arquitetônicos do bairro, para a materialização de projetos de reabilitação, levou às ruínas os prédios da Vila Manoel Freire. Essa explicação é decorrente de comparativo que realizamos em torno dos outros conjuntos analisados e que mantiveram o uso e a função original após instituídos os tombamentos.

Visto o risco de desabamento, o Departamento de Urbanismo decretou, no ano de 1995, a interdição dos imóveis de ambos os conjuntos tombados no ano de 1990: as Vilas Manoel Dias e Manoel Freire. Apenas as casas da Vila Manoel Freire foram esvaziadas mediante projetos de recuperação, o que levou o conjunto às ruínas. As dificuldades de implementação dos projetos favoreceram a deterioração do conjunto de casas do Beco Manoel Freire.

Segundo o processo, o primeiro pedido de tombamento das vilas Manoel Dias e Manoel Freire foi realizado por representantes do Grupo Preservacionista Febre Amarela; em carta endereçada ao órgão estadual de preservação, CONDEPHAAT, com data de 02 de abril de 1985, o grupo citado pedia com urgência ao órgão estadual de preservação do patrimônio o julgamento do tombamento das vilas, pois tiveram decretada a sua demolição em artigo de jornal. A carta mostra a insatisfação do grupo com a situação do patrimônio campineiro ameaçado de demolição pelo “total desinteresse tanto do poder público local como das administrações anteriores do CONDEPHAAT, em relação aos bens inventariados nesta cidade” (Processo 003/90, vol.1, p. 3). A urgência do pedido deve-se ao início das demolições, conforme trecho da carta:

¹⁰¹ Processo de estudo de tombamento do CONDEPHAAT n° 23378/85 e Processo de estudo de tombamento do CONDEPACC n° 003/90.

Enquanto se iniciava a demolição de um destes imóveis, vieram a público pela primeira vez, através da imprensa, os representantes do CONDEPHAAT, omitindo-se quanto ao valor histórico específico dos edifícios, refugiaram-se na desgastada noção de ‘área envoltória destas edificações’ (Processo 003/90, vol.1, p. 3-5).

Na mesma carta, o grupo Febre Amarela pede a “abertura urgente” de processo de tombamento de mais 15 imóveis além das vilas citadas. Reforçando o pedido de tombamento das vilas, a citada secretaria do estado encaminhou, em 11 de abril de 1985, mais um ofício a fim de que o pedido de tombamento gerasse o devido processo: “Dadas as sucessivas demolições ocorridas no município de Campinas, solicito exame da matéria, em caráter de URGÊNCIA”¹⁰². No dia 30 de abril de 1985, o CONDEPHAAT, abriu o processo nº 23378/85 para estudo de tombamento de imóvel situado na Vila Manoel Dias.

Em artigo de jornal, podemos acompanhar os desdobramentos da abertura do processo de tombamento. Os conflitos pela preservação se intensificam, segundo a reportagem de Ragam (1987):

Tombado pelo Patrimônio Histórico há três anos, segundo os moradores, o beco só traz discórdia quando se trata de sua conservação. João de Moraes, morador das imediações, diz que foi um erro terem tombado aquele local. Segundo ele, a modernização é importante e o progresso indispensável. ‘O beco deixa feia a Vila Industrial. Seria melhor que fossem construídos, no local, vários prédios de apartamentos. Assim, a vila seria mais valorizada’, considera. Essa opinião, contudo, não é compactuada pelos moradores da viela. Para eles, o progresso do beco implicaria, fatalmente, em terem de se mudar do local que, por opção ou falta de condições financeiras, escolheram para viver. Eles não sonham com a modernização. Sonham sim em continuar ‘empurrando a vida’, como diz ‘seo’ Zé do Beco, um morador aposentado. Não é preciso muito para que os habitantes da viela sejam felizes. Para eles, bastam a casinha e o sossego que encontram no local. (Grifos nossos)

Na verdade, a notícia discorre sobre o processo nº 23.378/85 para estudo de tombamento do conjunto de imóveis, que acabou arquivado pelo CONDEPHAAT após o tombamento das vilas pelo CONDEPACC, mas que colocou, inicialmente, os imóveis sob a tutela do órgão estadual de preservação e das leis vigentes. Além disso, a notícia relata as divergências entre os moradores pela preservação ou demolição dos Becos. Ou seja, esteticamente, alguns moradores do bairro já o consideravam feio, preferindo a sua substituição por prédios. Por outro lado, os

¹⁰² Processo 003/90, vol. 1, p.7.

moradores das vielas apresentam visão extremamente opostas, inclusive ressaltam o sossego como qualidade.

Em virtude da demora da decisão do órgão estadual de preservação, na ata nº 56 do dia 25 de setembro de 1990, o CONDEPACC solicitou a abertura do processo de tombamento nº 003/90 referente às Vilas Manoel Dias e Manoel Freire, além de providenciar as notificações de praxe e prosseguimento aos estudos ¹⁰³.

Em outra notícia, o texto sugere que a abertura do processo de tombamento das vilas Manoel Freire e Manoel Dias, em 1990, gerou mais confusão sobre a manutenção das casas que já estavam em péssimo estado de conservação:

O processo foi aberto há dois anos e meio, em setembro de 1990, pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (CONDEPACC), mas até hoje não teve uma definição, com os moradores estando desorientados sobre como fazer para manter as suas casas de pé. As construções sofreram desgaste pela ação do tempo, com as paredes estando negras, a camada de tinta descascada, as portas quebradas, paredes com trincas e telhados com goteiras, isso quando não apresentam o risco de cair ¹⁰⁴. (Grifos nossos)

Segundo o mesmo artigo, a desinformação entre os moradores era tanta que muitos acreditavam que o tombamento significava a demolição das casas. Por outro lado, os moradores mais esclarecidos já sabiam das restrições e aumento de custos das reformas:

O contador Élcio Bernabe, 53 anos, que nasceu e vive na Manoel Freire, afirma que, se o tombamento se concretizar, a reforma de sua casa ficaria mais difícil. Debruçado na janela, explica que teria de mandar fazer a porta da frente, por exemplo, pois não se encontra mais folhas duplas de quase dois metros. A casa fica ao lado do arco de entrada da Manoel Freire, que traz a placa com a data de construção (1915) a rua onde a degradação dos prédios é maior. Algumas casas foram abandonadas, o teto e a parede de uma desabaram, desnudando as péssimas condições da parte interna, onde rachaduras comprometem o restante da estrutura ¹⁰⁵. (Grifos nossos)

A Vila Manoel Freire foi interditada em 1995 pelo Departamento de Urbanismo – DU, desocupada e fechada com tapumes. A saída dos moradores, muitos dos quais idosos, foi protelada devido à carência financeira. Apesar do risco de desabamento das casas, muitos

¹⁰³ Interessado: Célio Roberto Turino de Miranda, presidente do CONDEPACC.

¹⁰⁴ Editorial. Tombamento confunde – Processo parado no CONDEPACC compromete conservação de casas na Vila Industrial. **Correio Popular**, Campinas 05 de abril de 1993.

¹⁰⁵ Idem.

moradores insistiam em permanecer no local. A empresa Tropical, interessada em implantar um projeto cultural na vila, pagou seis meses de auxílio-aluguel aos moradores para que saíssem das residências. Muitos moradores aceitaram e saíram, mas outros, em particular os mais idosos, permaneceram até que a ação de despejo do se concretizasse. A empresa desistiu do negócio e deixou de pagar o auxílio dos moradores a partir do terceiro mês que abandonaram as casas.

Após o episódio de esvaziamento em 1995, a vila passou por processo de deterioração, sendo depredada por invasores, comprometendo a estrutura física das casas e levando-as quase às ruínas. Quatro casas desabaram e uma capela foi demolida. A depredação por vândalos e usuários de drogas só cessou a oito anos ¹⁰⁶, quando as casas foram aos poucos ocupadas por sem-teto. Estes religaram a energia e a água (à rede local), reformaram telhados e paredes, reproduzindo o exemplo de manutenção da vila vizinha, a Manoel Dias.

O órgão municipal de preservação buscou realizar parcerias entre empresários e proprietários para sua recuperação. Segundo a nossa análise do processo de tombamento e de artigos de jornais, foram três projetos elaborados desde 1994, que descreveremos mais adiante, mas que não foram concretizados até então.

No ano de 1999, uma ação foi promovida pelo ministério público do estado de São Paulo, que resultou no processo n° 1672/99 contra o poder público municipal. O procurador José Roberto Carvalho Albejante, 12° promotor de Justiça de Campinas, tomou conhecimento do abandono e depredação que ocorria na Vila Manoel Freire pelo jornalismo local.

Na ação civil pública estão trechos das duas notícias que levaram a promotoria a fazer a denúncia contra a prefeitura. Na primeira notícia, publicada no caderno Cidades do jornal *Correio Popular*, edição de 13 de maio de 1997, o prefeito Francisco Amaral “determinou urgência em uma solução para a Vila Manoel Freire”, informando que aguardava o resultado de um projeto que transformaria a vila em um espaço cultural. Nas palavras do prefeito, “Se ela não vier, a própria Prefeitura vai fazer a obra, da mesma forma como estamos fazendo com o teatro Castro Mendes, utilizando materiais e mão de obra próprios”.

A promotoria esperou para entrar com ação, considerando a aparente preocupação do poder público com o caso da vila, aguardando os desdobramentos. Porém, em outra notícia do mesmo jornal, de 13 de maio de 1998, intitulada *Vila Freire é exemplo de abandono*, a

¹⁰⁶ Informações concedidas pelos moradores da Vila Manoel Freire: Dona N e o casal Senhor R e Senhora V, no dia 08/07/2012.

promotora notificou o Senhor Prefeito (Ofício nº 79/98-JRA), fazendo relato da situação e exigindo a indispensável intervenção do poder público para “elidir os riscos de perecimento do conjunto arquitetônico em questão, bem como de que eventual inação poderia acarretar, responsabilização a nível criminal”.

Em resposta, a municipalidade informou que possuía, dentro do Programa Plurianual para o quadriênio (1998-2001), um programa de preservação de imóveis do qual a vila já fazia parte, porém, naquele exercício não havia reservado recursos para tal. O promotor, considerando que os bens históricos em questão interessariam a toda a coletividade e que o poder não tem destinado recursos para a recuperação de bens tombados, abriu processo contra a municipalidade, o poder público recorreu e responsabilizou os proprietários da Vila Manoel Freire.

Se, de um lado, o tombamento legitimou a inegável importância histórica e arquitetônica das vilas e, portanto, a garantia da sua preservação; de outro, os meios de conservação dos imóveis revelaram os conflitos de interesses entre os agentes sociais envolvidos no processo de tombamento, prejudicando a própria preservação do conjunto.

A seguir, descrevemos os projetos para a reestruturação da Vila Manoel Freire. É importante destacar que o tema teve grande destaque no jornalismo local, sendo acompanhado de perto pela jornalista Maria Tereza da Costa, e indica o período de conflitos pela preservação do patrimônio cultural e pela instalação dos projetos que serão descritos a seguir¹⁰⁷.

O primeiro projeto é descrito em artigo de Costa (1994):

As vilas Manoel Freire e Manoel Dias, remanescentes de vilas operárias do início do século dentro da Vila Industrial, são desde ontem patrimônio histórico de Campinas. O Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (CONDEPACC) decidiu ontem tomar as casas, ruas e capelas existentes nestas duas vilas. A Manoel Freire é a que receberá maior atenção: será, conforme o presidente do CONDEPACC, Ezequiel Theodoro da Silva, a primeira vila totalmente restaurada em Campinas e ganhará uso cultural. Uma empresa de Piracicaba, a Construtora e Imobiliária Tropical, está disposta a restaurar todas as 21 casas da vila e fazer sua exploração comercial, com restaurantes típicos, galeria de arte, lojas de antiguidades. E a Coordenadoria de Patrimônio Cultural quer implantar no local uma escola de artesanaria para formar mão de obra especializada em restauro. (Grifos nossos)

¹⁰⁷ Na Ata de Reunião nº 351 do dia 11 de outubro de 2007, o CONDEPACC aprovou por unanimidade moção de “Voto de Louvor” à jornalista Maria Teresa da Costa do jornal o Correio Popular “pela competência das matérias veiculadas; vê no seu jornalismo um estimulador, suas resenhas são muito precisas, dando inclusive destaque aos trabalhos do CONDEPACC”. Uma conselheira enalteceu que ela é “há muito merecedora do voto”, pois inclusive está em contato com os conselheiros para saber das novidades e pesquisas desenvolvidas.

Ainda segundo esse artigo, o projeto elaborado pela empresa Tropical consistia em vender os pontos comerciais para captar o capital para o investimento, realizar a restauração dos imóveis e alugá-los aos comerciantes. A partir do quarto ano, 25% da renda dos aluguéis seriam devolvidas aos proprietários e, ao fim do mesmo ano, os imóveis restaurados seriam devolvidos aos donos.

Conforme outro artigo de COSTA (1995), o órgão municipal de preservação obriga a empresa a iniciar a obra no prazo de 20 dias, senão procuraria outro parceiro para o projeto. O diretor da empresa Tropical argumentou que a presença de alguns inquilinos atrapalha o início da obras, mas que também a expectativa de vender os pontos comerciais antes para captar o capital necessário para o empreendimento foi frustrada. De acordo com a notícia:

O presidente do Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (CONDEPACC), Sérgio Coutinho Nogueira, deu um prazo de 20 dias para que a Construtora Tropical, de Piracicaba, inicie os trabalhos de restauração da Vila Manoel Freire. A vila, tombada pelo CONDEPACC, já vinha passando por um processo de deterioração e desde que foi desocupada pelos inquilinos há dois meses, começou a ser depredada por vândalos. Os trabalhos de restauração, que deveriam ter começado em março, quando a construtora assinou um convênio com os proprietários das 21 casas da vila para transformar o local em *point* cultural e turístico, estão paralisados. Se em 20 dias as obras não começarem, o CONDEPACC começará a procurar outro patrocinador para a restauração da vila.

Os proprietários e o CONDEPACC têm pressa no início das obras, para evitar que a antiga vila seja destruída. 'A questão é que sem patrocínio não temos condições de recuperar aquele espaço. Desabitada, a vila está sendo depredada por vândalos', diz Israel Bonato, um dos proprietários. No contrato feito entre a construtora e proprietários com intermediação do CONDEPACC, a Tropical se dispõe a restaurar todos os imóveis seguindo projeto que terá acompanhamento da Coordenadoria do Patrimônio Histórico. Durante três anos não pagará aos proprietários o aluguel, mas no quarto começa a repassar 24% do faturamento e ao final do quarto ano entrega os imóveis restaurados aos proprietários, que passam então a administrar o local. A construtora irá se ressarcir do investimento com a venda dos pontos comerciais aos primeiros inquilinos e com o aluguel dos imóveis durante os quatro anos que estiver administrando a área.

A existência de alguns inquilinos na vila acabou atrasando as obras, já que a construtora preferiu esperar pela desocupação, adiando assim a inauguração da capela que estava prevista para o dia 15 de junho. Depois da desocupação, as obras que vão consumir investimentos de U\$ 1 milhão, no entanto, não começaram. Na segunda-feira, numa reunião com os proprietários e a construtora, o presidente do CONDEPACC deu um prazo de 20 dias para que a Tropical inicie as obras. Depois disso, começará a procurar outras empresas que possam estar interessadas em fazer o investimento, nos mesmos termos do contrato feito anteriormente com a empresa de Piracicaba.

O diretor da Construtora Tropical, Luiz Carlos Bená, informou ontem que as perspectivas de transformação da Vila Manoel Freire em centro cultural e comercial estarão prejudicadas se a empresa não encontrar parceiros para financiar a obra. Segundo ele, antes da assinatura de convênio com os proprietários, a Tropical fez uma pesquisa de mercado que mostrava o interesse do comércio em participar do empreendimento, mas que na realidade acabou não se efetivando. A ideia era vender os espaços como em um shopping. Ele informou que está negociando com o Banco Nacional a possibilidade de venda de um espaço na vila para um centro cultural. Bená disse que se tiver pelo menos um parceiro, começa a obra, mas se até o final do prazo dado pelo CONDEPACC não conseguir, então a construtora terá de sair do negócio. A empresa já gastou dinheiro na vila, com indenização aos moradores para que deixassem as casas e com algumas obras que já tinha começado a fazer. (COSTA, 1995a, grifos nossos.)

Nove meses após a divulgação do empreendimento no jornalismo local, em 05 de agosto de 1995, outra notícia anunciou a desistência da empresa Tropical de realizar o empreendimento proposto¹⁰⁸. Segundo o artigo de Costa (1995b):

A expectativa da construtora era conseguir, antes de iniciar a obra, vender os pontos comerciais, mas isso acabou não acontecendo. Tentou conseguir o apoio do Banco Nacional como parceiro do empreendimento, mas também acabou não se efetivando.

Assim, as obras, estimadas em US\$ 1 milhão, foram paralisadas. O presidente do CONDEPACC informou ontem que agora proprietários e a própria Prefeitura, começarão a procurar parceiros para este projeto. Segundo ele, é um projeto interessante, que pode ser modificado, mas permanecendo o conceito de um espaço cultural.

Apesar da não concretização do empreendimento, o jornal local retomou a veiculação de notícias sobre a proposta, na esperança de ver realizado o projeto de reestruturação das vilas. Em outro artigo de Costa (1997), intitulado *Depredação desfigura Vila Manoel Freire*, a autora escreve:

A Vila Manoel Freire, um pedaço da Campinas do início do século encravado na operária Vila Industrial, está sendo depredada. As 19 casas, que compõem o conjunto do patrimônio tombado pelo CONDEPACC, estão ficando sem portas, janelas, batentes e em muitas faltam até as paredes. [...]

As casas correm risco de cair e estão interditadas pelo Departamento de Urbanismo há dois anos. A infiltração toma conta das paredes e do teto. Na maior parte das casas faltam pedaços de paredes. A entrada da vila está fechada com tapume e cadeado, mas isso não tem impedido que vândalos invadam o

¹⁰⁸ No processo, a empresa havia emitido carta ao CONDEPACC no dia 03/08/1995 informando a desistência do empreendimento de restauro, “pois tornaram-se inexecutáveis os objetivos contratados”.

espaço construído em 1915 para retirar de lá tijolos, madeiras, ladrilhos hidráulicos.

‘Não sabemos mais o que fazer para tentar recuperar essas casas’, afirma Israel Bonatto, um dos donos dos imóveis. Ele diz que já não tem mais esperanças de conseguir patrocínio para a restauração das casas. ‘Estamos tentando financiamento bancário, mas o custo da restauração é muito alto e as exigências do Condepacc são grandes’, afirma. Sem patrocínio, diz, a família proprietária não tem condições de recuperar a Vila Manoel Freire. O casario, aos poucos, vai se deteriorando. Em 1994, uma construtora, a Tropical, de Piracicaba, se propôs a alugar todos os imóveis, restaurá-los e realocá-los para restaurantes italianos, portugueses, antiquários, ateliê de arte.

A restauração seguiria projeto da Coordenadoria do Patrimônio Cultural. Mesmo depois do contrato assinado, a construtora desistiu. A expectativa da construtora era conseguir, antes de iniciar a obra, vender os pontos comerciais, mas isso acabou não acontecendo.

No artigo de César (1998), vemos a deterioração das casas e a retomada do projeto:

A deterioração na Vila Manoel Freire começou quando ainda havia moradores nas casas. Houve o tombamento e posteriormente a Vila inteira foi interditada. As famílias abandonaram o local e a decadência se acentuou. Quatro casas desabaram, outras estão em vias de ruir, o mato toma conta de tudo. Um grande projeto que pretendia transformar a Vila num conjunto de barzinhos, restaurantes e pequenas lojas chegou a ser aprovado pelo CONDEPACC. Mas acabou não sendo realizado em função de divergências entre o proprietário e o investidor que viabilizaria o empreendimento. [...]

O que poderia se tornar um ponto de atração da cidade acabou por se transformar em mais um problema para a vizinhança. Casas prestes a desabar, lixo acumulado que atrai ratos e insetos, esconderijo para desocupados. Um dos tesouros da Vila Industrial, um dos poucos bairros de Campinas que pode oferecer um conjunto de edificações para ser preservado, tornou-se mais uma fonte de preocupação.¹⁰⁹

Na mesma matéria, sob o título *Arquiteto critica descaso de prefeitos*, encontramos o discurso de Antonio da Costa Santos, o Toninho, que viria a se tornar o primeiro prefeito de Campinas a investir fortemente na preservação do patrimônio cultural da cidade. Segundo o artigo de César (1998):

Para o arquiteto Antônio da Costa Santos nem o atual prefeito Francisco Amaral, nem seus antecessores, Magalhães Teixeira e Jacó Bitar fizeram alguma coisa para preservar o patrimônio arquitetônico de Campinas. ‘Por lei, eles eram obrigados a destinar verbas ao CONDEPACC, e nenhum fez isso’, disse ele.

¹⁰⁹ CÉSAR, João Batista. Vila Freire á exemplo de abandono. Correio Popular. Campinas, 13 maio. 1998

O **segundo projeto** foi descrito na mesma reportagem de César (1998)

A Prefeitura de Campinas tem de restaurar a Vila Manoel Freire e cobrar os valores gastos dos proprietários das casas tombadas pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (CONDEPACC). Se não fizer, será multada em 50 salários mínimos (R\$ 6,8 mil) por dia.

A determinação é da Justiça. Sentença da juíza da 1ª Vara Cível de Campinas, Claudia de Lima, à ação civil pública impetrada pelo promotor José Roberto Albejante contra a Prefeitura, determina que o prefeito Chico Amaral (PPB) providencie, em 30 dias, a limpeza do local e mantenha a Guarda Municipal fazendo a vigilância constante da Vila Manoel Freire.

A sentença, publicada no *Diário Oficial do Estado de São Paulo* no último dia 17, dá um prazo de 90 dias para a Prefeitura conclusão da obra, para concluir reparos no madeiramento e na cobertura dos imóveis para barrar o avanço da deterioração daquele patrimônio e evitar o desabamento das casas.

Além disto, a juíza deu um prazo de 120 dias para que seja elaborado um projeto executivo de recuperação da Vila Manoel Freire e realize obras de restauro no prazo de um ano. [...] A Prefeitura tentou modificar a decisão judicial argumentando que a vila é de propriedade particular.

O projeto envolveu a construtora HM Engenharia Ltda. e a CEF e os valores ultrapassaram os R\$ 45 mil por unidade, valor estabelecido pela Caixa, o que impediu a sua viabilidade. Após seis anos, a mesma ideia do projeto seria recuperada, só que encabeçada por outra empresa, e viria acompanhada de notícia entusiasmada. Segundo o editorial do Jornal Correio Popular de 2006: “Vila histórica começa ser recuperada até julho: convênio para reconstruir a Manoel Freire será firmado pela Caixa em 30 dias”. No novo projeto, a mesma empresa do primeiro projeto, a Tropical de Piracicaba, previa, com financiamento da CEF, restaurar as 19 casas originais e construir mais 15 para restaurantes típicos, antiquários e ateliês de arte.

O **terceiro projeto** para a Vila remete ao primeiro, porém, com consideráveis alterações, pois seria direcionado para outro público-alvo e ganharia um componente estatal do Ministério da Cultura e da Lei Rouanet. Segundo o artigo de Costa (2006), a empresa NHL Produções Culturais é uma:

Organização com experiência em recuperação de bens tombados para fins culturais [...] responsáveis pela recuperação do prédio e pela implantação do Centro Cultural Victória, no Centro, resgatou o primeiro projeto de transformar o local em um Centro Cultural, desta vez, a partir do Ministério da Cultura e da lei de incentivo à cultura (lei Rouanet) e do Programa de Ação Cultural (PAC) que permite ao empresário utilizar de 0,01 a 3% de seu Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços (ICMS) em projetos culturais. [...] Há mais de dez anos abandonada, a Vila Manoel Freire está atualmente invadida

por sem-tetos. Durante os últimos anos, várias propostas de uso foram feitas, mas até agora nenhuma foi implantada.

Atualmente, a produtora NHL divulga em seu site oficial a construção de um Pontão de Leitura na Vila Manoel Freire. A seguir, a Figura 33 mostra a imagem do projeto.



Figura 33 - Projeto de reconstrução e adaptação da Vila Manoel Freire.

Fonte: <http://www.pontaodeleituranhl.org.br/content/projetos_ccm_freira.php>. Acesso em 15/11/12.

Podemos notar que o projeto possui uma proposta de reconstrução da Vila Manoel Freire, recriando os imóveis que desabaram e foram demolidos. Segundo informações da empresa, divulgadas em seu sítio oficial:

O projeto propõe a restauração e adaptação da vila para as atividades culturais e educacionais do Grupo NHL. Instalações: Sala de cinema, Sala de teatro, Sala Literária Ziraldo, Sala para cursos Paulo Freire, Produtora de cinema e vídeo, Espaço meu primeiro voo cultural, Sala do meio ambiente Chico Mendes, Sala para contação de histórias, Sede do Pontão Nacional de Cultura do Livro e da Leitura, Lanchonete e Sala de inclusão digital.

Em um artigo do ano de 2008 ¹¹⁰, foi noticiado que o Ministério da Cultura aprovou uma proposta de recuperação da Vila Manoel Freire utilizando benefícios da lei de incentivo à cultura, conhecida como Lei Rouanet ¹¹¹. A empresa NHL Produções Culturais foi autorizada a captar R\$ 1,47 milhões junto às empresas para o seu restauro. A proposta de reabilitação prevê a criação de um anfiteatro para 107 lugares, um teatro, *ateliês*, espaço para Delegacia Regional de Cultura, oficinas culturais, quiosques e *lan house*. Para a restauração da vila adjacente, a Manoel Dias, ainda não existem projetos.

Constatamos que os artigos jornalísticos mencionados fornecem informações diferentes das que obtivemos da situação da empresa NHL junto ao Ministério da Cultura. Verificamos que a Comissão Nacional de Incentivo à Cultura – CNIC decidiu por “retirar o projeto da pauta” ¹¹².

A seguir, transcrevemos um trecho da ata de reunião do CONDEPACC em que foi debatido o tema da Vila Manoel Freire. A conselheira do órgão relata a dificuldades judiciais para que sejam atingidos os objetivos do Conselho:

¹¹⁰ CANTARINO, Carolina. Vilas Operárias – patrimônio ameaçado. **Revista Eletrônica do IPHAN**. Disponível em: <<http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=170>>.

¹¹¹ A Lei Rouanet é um “mecanismo de incentivo fiscal” que visa o financiamento de projetos nas áreas de “Artes Plásticas, Música, Humanidades, Artes Cênicas, Patrimônio Cultural, Artes Integradas e Audiovisual”. Como forma de incentivo à produção cultural, segundo a lei, os incentivadores do projeto poderiam deduzir até 4% dos impostos devidos (pessoa jurídica) e até 6% para pessoa física, convertendo-os em investimentos para cultura.

¹¹² Informações obtidas na lista divulgada na página do Ministério da Cultura referente ao “148º CNIC – Lista de Projetos” p. 42. De acordo com a lista, o projeto 076118, Pronac 0706118, da área Patrimônio Cultural, intitulado “Centro Cultural Vila Manoel Freire”, proponente NHL Produções Culturais, decisão da CNIC: “retirar o projeto da pauta”. Disponível em: <<http://www.cultura.gov.br/site/wp-content/uploads/2007/12/decisoes-cnic-148.pdf>>. Acesso em 05/01/2013.

O Ministério Público faz exatamente isso, sem falsa modéstia, sempre resolveu com diálogo para ajustar o desenvolvimento com a proteção inicial. O EIA-RIMA (estudo do impacto ambiental e impacto social de obras) permite medidas compensatórias e investigatórias. Para arrematar lembra a Vila Manoel Freire, uma derrota, propôs a ação que foi julgada procedente, mas herdeiros de difícil identificação. Pela Lei de Tombamento, o bem poderia ser recuperado pelo próprio Município cobrando depois ao proprietário. A Lei prevê que a CSPC órgão técnico com poder executivo possa fazer essas obras, após uma condenação para que o Município assumira a recuperação, fazendo as intervenções necessárias e que fosse elaborado anualmente um relatório do que estava sendo feito. Tudo isso foi aprovado em 1ª Instância, mas em 2ª Instância foi reprovada. A Vila está caindo pela ação almejada que não se concluiu. A Constituição e a Lei existem e servem de subsídios; todo mundo tem vontade de acertar, mas não se pode perder de vista a legalidade [...] Não adianta atacar, o que precisa é um engajamento da sociedade para conservação efetiva do bem (ATA 368 – CONDEPACC – 09/12/2008).

Antes de concluirmos nossa análise sobre os conflitos entre a conservação e pelos usos na Vila Manoel Dias Manoel Freire vale retomarmos a participação dos agentes envolvidos no caso:

- a) Grupo Preservacionista Febre Amarela - grupo de intelectuais militantes em defesa do patrimônio cultural de Campinas, formado em fins dos anos 1970, do qual Antonio da Costa Santos fez parte. O grupo foi responsável pelo pedido de tombamento das vilas Manoel Freire e Manoel Dias e de outros vários imóveis.
- b) CONDEPHAAT – órgão estadual de preservação que abriu o estudo de tombamento das vilas no ano de 1985, a partir de pedido do grupo Febre Amarela, mas arquivou o processo.
- c) Poder Público Municipal – por meio do poder executivo e das secretarias e departamentos, em especial, o departamento de urbanismo, responsável pela limpeza das vilas e sua interdição.
- d) CONDEPACC – órgão municipal de preservação responsável pelo tombamento das vilas, juntamente com a Coordenaria Setorial do Patrimônio Cultural – CSPC, setor técnico da instituição de preservação, responsável pela aprovação de projetos, por pareceres técnicos, e aprovação de projetos, fiscalização das obras e dos possíveis danos causados sobre os bens tombados.
- e) Proprietários – herdeiros das vilas - não conseguiram garantir a manutenção dos imóveis e abandonaram a manutenção dos mesmos aos inquilinos, desde a abertura do estudo de tombamento pelo CONDEPHAAT, em 1985, contribuindo para a deterioração dos bens. Nesse caso, a valorização fundiária pretendida pelos proprietários dos imóveis das vilas tombadas não foi suficiente para que evitasse o arruinamento de muitos imóveis da Vila Manoel Freire e Manoel Dias.

- f) Moradores – a ocupação das casas por famílias de baixa renda dos conjuntos da Rua Francisco Teodoro-Venda Grande e Vila Manoel Dias indicam um conflito direto entre os interesses de propriedade dos imóveis e moradores em situação de risco assistidos por uma ineficiente política dos poderes públicos para a habitação popular.
- g) Promotoria pública - o promotor José Roberto Carvalho Albejante abriu processo contra o poder público municipal pelo descaso com a Vila Manoel Freire, o executivo do poder municipal recorreu, responsabilizando os proprietários.
- h) Jornalistas da mídia impressa local - em especial os artigos de Maria Teresa da Costa, que acompanharam e denunciaram o descaso para com as Vilas Manoel Freire e Manoel Dias.
- i) CSPC – o órgão intermediou as negociações entre o principal proprietário-herdeiro da Vila Manoel Freire e as empresas Tropical Construtora Imobiliária de Piracicaba, e atualmente com a NHL Produções Artísticas e Culturais, mas nenhum dos projetos aprovados pela CSPC foi executado. O descaso do proprietário com a conservação do imóvel foi penalizado com a aplicação de multas.

Apesar da contribuição do ministério público e da imprensa escrita local, os conflitos pela preservação levaram às ruínas o conjunto da Manoel Freire. Identificamos uma intensa presença do Conselho na tentativa de preservação, pois nos nove volumes do processo há o registro de grande número de notificações, intimações, reuniões e aplicação de multas¹¹³ aos proprietários que vão do período de 1990 até 2007. Nas respostas, os herdeiros sempre alegaram não possuir recursos para conservação das casas. Após a ocupação das casas, os proprietários disseram não poder fazer mais nada¹¹⁴. Atualmente, há uma liminar em ação para a reintegração de posse que foi obtida pelos proprietários dos imóveis. A execução depende de que o poder público municipal consiga outra moradia aos ocupantes¹¹⁵.

A nossa pesquisa, de modo introdutório, oferece uma leitura dos diferentes projetos e concepções para o patrimônio histórico arquitetônico da Vila Industrial, na medida que revelaram as diferentes estratégias dos agentes públicos, privados e da sociedade civil pelos usos dos bens culturais no bairro. A análise da formação urbana da Vila Industrial indicou que, historicamente, a arquitetura de conjuntos habitacionais populares, ou seja, as vilas que compõem o bairro da

¹¹³ Conforme informação de historiador da CSPC as multas já ultrapassam o valor do imóvel o que torna o conflito “insolúvel” na sua interpretação.

¹¹⁴ Conforme informação divulgada na Ata de reunião do CONDEPACC n° 354 de 25/10/2007.

¹¹⁵ Conforme informação divulgada na Ata de reunião do CONDEPACC n° 376 de 27/08/2009.

Vila Industrial possibilitaram o encontro entre o público e privado durante mais de um século. Simultaneamente, rugosidades e relações sociais são indicativos das permanências e transformações sob a predominância da preservação das formas mais do que das relações sociais, pois o relativo sucesso na conservação dos conjuntos da Francisco Teodoro-Venda Grande, Vila Manoel Dias e conjuntos da Rua Alferes Raimundo contrastaram com os conflitos pela conservação da Vila Manoel Freire e a demolição da Vila Riza, para construção do Terminal Multimodal de Campinas. Este último é, sobretudo, resultado de um processo de renovação da materialidade do bairro, iniciado no final dos anos 1980, que promete estender-se para além das transformações das formas, usos e funções atuais da área do Complexo Ferroviário e da Vila Industrial.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Esta pesquisa procurou entender uma das faces do processo de produção e revalorização do espaço das áreas de interesse histórico na cidade de Campinas, SP. Com destaque para a análise do processo de reestruturação-preservação espacial da Vila Industrial que permitiu evidenciar o intercruzamento das ordens globais no lugar, tanto nas suas formas materiais quanto imateriais.

De modo algum este estudo encerra as possibilidades analíticas do tema abordado, tendo em vista que as transformações do bairro ainda não se consolidaram e em virtude da continuidade dos conflitos pela preservação e usos que o bairro presencia. Desta forma, acreditamos contribuir com o tema e servir tanto às futuras pesquisas quanto às práticas socioespaciais sobre o bairro da Vila Industrial e da metrópole de Campinas.

A análise combinada da formação da cidade-bairro e bairro-cidade possibilitou compreender a produção do bairro no contexto da produção capitalista da cidade, bem como a discussão sobre o contínuo processo de reestruturação do espaço permitiu evidenciar como a transformação do patrimônio arquitetônico contribuiu para alterar as relações sociais, constituindo aquilo pudemos descrever como uma metamorfose da cidade (e do bairro) em metrópole.

Consideramos que a reconstrução analítica da formação urbana de Campinas nos forneceu elementos suficientes para compreender a gênese da Vila Industrial e daquilo que constitui seu patrimônio cultural no contexto da urbanização campineira. Por outro lado, o reduzido número de estudos sobre o bairro exige ainda a necessidade de muitos levantamentos primários que permitam traçar uma evolução mais precisa do desenvolvimento do bairro. Em virtude da ausência de uma delimitação territorial precisa dos bairros do município, o mapeamento das antigas formas espaciais apresenta-se como eficiente recurso para delimitação da área histórica da Vila Industrial.

Se, no passado, o bairro era considerado um local distante do centro da cidade, hoje, com a construção de dezenas de edifícios verticais a partir da concretização de obras de engenharia, assistimos a uma aproximação do bairro com o centro de Campinas e podemos dizer até com o mundo. A teoria da reestruturação urbana, apresentada no segundo capítulo, traz elementos importantes para pensarmos a condição atual da Vila Industrial. Devido à velocidade e

intensidade da verticalização no bairro, identificamos um novo momento da produção do espaço, que coincide com o de outras cidades. A introdução de um elevado número de empreendimentos imobiliários para a classe média contém as virtualidades do processo mundial, que difere do padrão espacial que serviu como suporte do modo de vida da população do bairro.

A transformação incessante dos espaços acaba por corromper os referenciais simbólicos e identificadores dos grupos sociais, resultando em espaços alienantes e pessoas deslocadas do lugar. O rápido crescimento urbano de Campinas reproduz a fragmentação espacial característica das grandes metrópoles. O desenvolvimento dos transportes associado à criação de espaços funcionais e exclusivos, os espaços de moradia, espaços de lazer e consumo, espaço do trabalho etc., rompem com a unidade socioespacial dos bairros.

É certo que a disseminação do fenômeno técnico pelas sociedades permite, dentre outras coisas, o reconhecimento do valor simbólico de muitos bens culturais. Em Campinas, a luta política pela preservação que levou à institucionalização do CONDEPACC é representativa da tomada de consciência e da luta de resistência à ordem empresarial. Sobretudo, o elevado número de tombamentos associados à dimensão cotidiana do trabalho e efetuado por esse Conselho indica uma tendência política de preservação da memória trabalhadora ferroviária e industrial.

Os conflitos pela preservação indicaram muitas dificuldades para o Conselho e para os moradores das vilas operárias tombadas. O elevado número de inquilinos inadimplentes e proprietários desinteressados em investir na recuperação dos imóveis são agravantes para a preservação dos conjuntos centenários. Por outro lado, mesmo sem financiamentos e com poucos recursos, os moradores da Vila Manoel Dias têm mantido o conjunto conservado.

Diferentemente, na Manoel Freire, a tentativa de implantação de projetos para a sua reabilitação fracassaram pela desistência dos empresários e pelo conflito por moradia que se estabeleceu após a sua ocupação. A destruição da Vila Riza também anuncia um projeto maior, levado a cabo pelo poder público e empresários, de transformação de toda a área central de Campinas. Nesse último caso, o resultado foi a destruição das relações sociais em prol da valorização mercadológica do espaço.

Apesar de o tombamento equiparar teoricamente o valor simbólico e cultural ao valor mercadológico de determinadas propriedades, o caráter predominante de resoluções de tombamento que determina a proteção das fachadas e da volumetria informa sobre a real possibilidade de reestruturação interna dos imóveis e transformações das funções. Nesse sentido,

os tombamentos são tão importantes quanto as demais normas para disciplinar as transformações do espaço (Plano Diretor do Município e a Lei de Zoneamento que indicam, dentre outros, os usos possíveis, os índices de aproveitamento dos terrenos etc.), pois, ao restringirem as reformas, ampliações e demolições, servem inclusive para controlar a especulação imobiliária.

Por outro lado, as dificuldades na preservação de bens privados esbarram ainda no direito de propriedade que dificulta as ações diretas sobre os bens tombados. O descaso de proprietários de imóveis tombados exige que as questões sejam resolvidas em outras instâncias jurídicas. O Conselho possui a capacidade de cercear normativamente os bens para que cumpra seu papel cultural perante a sociedade, mas não tem poder sobre o destino que o proprietário dá a sua propriedade. A desinformação e desinteresse dos proprietários foram demonstrados, pois não houve pedido de isenção de IPTU, tampouco solicitação para transferência de potencial construtivo dos imóveis tombados. O mesmo podemos afirmar em relação às multas aplicadas aos proprietários da Manoel Freire, pois foram ignoradas e se acumulam aguardando decisão judicial.

Sobretudo, ainda existe o problema do reconhecimento do que é patrimônio cultural, tanto dos habitantes da cidade quanto dos proprietários. A cidade apresenta-se cada vez mais como fonte de alienação para seus moradores devido à hipervalorização das novas formas espaciais, shoppings e condomínios como padrão estético de beleza, os bens culturais ficam ocultos na paisagem e passam despercebidos aos olhos da maioria dos moradores. Apesar do importante trabalho da CSPC na educação patrimonial, com a divulgação de folhetos e cartilhas, ainda estamos distantes do devido reconhecimento que o tema merece.

A ausência de uma política intersetorial para o patrimônio cultural leva a conflitos ditos insolúveis. Pois o poder público normatiza o tombamento e recaem sobre os proprietários os custos gerados pela conservação dos bens, os proprietários mostram-se desinteressados, pois os benefícios oferecidos estão aquém dos custos. O Conselho tentou parcerias público-privadas para a reabilitação das Vilas, mas estas fracassaram. Nesta situação de conflito instituído pelo tombamento, nosso estudo mostra que, para a preservação das vilas operárias, é fundamental que se priorize a manutenção das famílias junto aos bens tombados, inclusive para contribuir para a solução dos conflitos ligados à moradia nas áreas de interesse histórico, pois, senão, estamos arriscados a reproduzir modelos de preservação arquitetônica que favorecem direta ou indiretamente os usos, as funções e os interesses do mercado.

Os conflitos pela preservação do patrimônio histórico arquitetônico indicam que a questão da falta de moradia nas áreas centrais deve ser pensada considerando os interesses dos proprietários-herdeiros, pois mostraram o choque de interesses contra os agentes produtores do espaço na Vila Industrial e mostraram que noção da propriedade privada parece prevalecer sobre os interesses coletivos (da lei). Por outro lado, mostramos ainda que o poder público, constituído de forças políticas e instituições heterogêneas, oscila ainda na interpretação do que seriam interesses coletivos, pois as políticas pontuais e fragmentadas são reflexos da ausência de fóruns públicos que agreguem as diversas pastas do poder público, ou seja, os planos das diferentes secretarias do poder público para que propostas e alternativas mais amplas sejam divulgadas e debatidas.

O I Fórum sobre o Patrimônio Cultural de Campinas, organizado pela CSPC ¹¹⁶, revela esse duplo sentido de fragmentação do poder público, pois, mesmo realizando um evento deste porte, que teve a capacidade de reunir um número significativo de pesquisas acadêmicas com propostas de intervenção objetivas e importantes para que se compreendam os conflitos pela preservação do patrimônio de Campinas, a ausência dos Conselheiros do CONDEPACC, de membros das secretarias de urbanismo, transportes e moradia reforça que existe uma negligência por parte do poder público municipal em relação às problemáticas das áreas de interesse histórico da metrópole.

¹¹⁶ Evento realizado nos dias 23 e 24 de outubro de 2013, nas instalações da Estação Cultura.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALFREDO, Anselmo. Cidade e Metrópole, uma identidade contraditória no processo de urbanização contemporânea, In: Ana F. A. Carlos, Amália I. G. Lemos (org.). **Dilemas Urbanos: novas abordagens sobre as cidades**. São Paulo, Contexto, 2003.

ALMIRÓN, Analía; BERTONCELLO, Rodolfo; TRONCOSO, Claudia Alejandra. Turismo, patrimônio y territorio - una discusión de sus relaciones a partir de casos de Argentina. **Estudios y Perspectivas en Turismo**, vol. 15, núm. 2, abril, 2006, pp. 101-120. Centro de Investigaciones y Estudios Turísticos Argentina. Disponível em: <<http://redalyc.uaemex.mx/src/inicio/ArtPdfRed.jsp?iCve=180713891001>>.

ALVITE, Laci de Carvalho; Anunziata, A. Henrique. **Conjunto Arquitetônico na Vila Industrial: Rua Alferes Raimundo, processo nº 009/09**. CSPC, abril de 2013. (Apresentação em PowerPoint).

ANHANGUERA, Rede de Comunicação. **Campinas Século XX: 100 anos de história**. Campinas, SP: Rede Anhanguera de Comunicação, 2000.

ANUNZIATA, Antonio Henrique F.; BERTOLDI JR, Valdir. **Conjunto Arquitetônico na Vila Industrial: Rua Venda Grande e Rua Francisco Theodoro, processo nº 001/02**. CSPC, Outubro de 2008. (Apresentação em PowerPoint).

ARIAS, Camila Ramos. O antigo Curtume Cantúcio da Vila Industrial. **Revista SARAÓ**. Vol. 1 nº 11, 2003. Disponível em: <http://www.centrodememoria.unicamp.br/sarao/revista11/PDF/sarao_texto_02.pdf>. Acesso em: 30/09/2013.

ASCHER, François. Metropolização e transformação dos centros das cidades. In: **Os centros das metrópoles. Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI**. 1.ed. São Paulo: Associação Viva o Centro; Imprensa Oficial de São Paulo; Terceiro Nome, 2002.

AZEVEDO, Patrícia. Prefeitura fecha “feira do rolo” da Vila Industrial. **Correio Popular**, Campinas, 15/12/2007. Disponível em <http://correio.rac.com.br/_conteudo/2012/12/capa/campinas_e_rmc/17467-prefeitura-fecha-feira-do-rolo-da-vila-industrial.html>. Acesso em 05/007/2013.

BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. **Campinas: o despertar da modernidade**. Campinas: CMU – UNICAMP, 1996. 161p.

BAENINGER, Rosana. **Espaço e tempo em Campinas: migrantes e a expansão do pólo industrial paulista**. Campinas: Área de Publicações CMU/UNICAMP, 1996. 148p.

BAIRROS. **Correio Popular**, Campinas, 31 de julho de 1977.

BENINI, Rafael Antonio Cren. **Avaliação econômico-financeira das concessionárias de ferrovias no Brasil: uma análise de precificação de frete**. Dissertação de Mestrado em Economia. Escola Superior de Agricultura – ESALQ/USP, Piracicaba, 2012.

BERTINATO, Wania Lucy Valim. **A história da preservação do patrimônio cultural em Campinas**. Dissertação de Mestrado em História. Universidade Estadual de Campinas – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Campinas, 2012. 426p.

BERTUCCELLI, Aline Russo et al. **A Vila Riza e a destruição do patrimônio ferroviário campineiro**. Campinas, 2008. Disponível em <<http://www.fec.unicamp.br/~parc/>>. Acessado em 10/01/2012.

BITTENCOURT, Luiz Cláudio. **Riscando a cidade – cartografia histórica e desenho urbano de Campinas**. Unicamp/CMU-Publicações, Campinas, Arte Escrita, 2009. 88p.

BORJA, Jordi. Urbanização e centralidade. Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. In: **Os centros das metrópoles. Reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI**. 1.ed. São Paulo: Associação Viva o Centro; Imprensa Oficial de São Paulo; Terceiro Nome, 2002.

BRASIL. Decreto Lei nº 25 de 30 de novembro de 1937. **Planalto**. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto-lei/del0025.htm>. Acessado em 21/01/2013.

CAMPINAS. Apresentação. In: Sobre o Tolerância Zero. **Prefeitura de Campinas**. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/toleranciazero/sobre-o-tolerancia-zero.php>>. Acesso em: 27/09/2013.

_____. Bens Tombados. **Prefeitura de Campinas**. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/bens-tombados/listaBens.php>>. Acesso em: 04/07/2013.

_____. O CONDEPACC: funções e estrutura. Secretaria da Cultura. **Prefeitura Municipal de Campinas**. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/index.php>>. Acesso em 05/07/2013.

_____. Processos de tombamento e bens tombados. Disponível em: <http://2009.campinas.sp.gov.br/cultura/patrimonio/bens_tombados/processo_003_90>. Acesso em 05/10/2011.

CANTARINO, Carolina. Vilas Operárias – patrimônio ameaçado. **Revista Eletrônica do IPHAN**. Disponível em: <<http://www.labjor.unicamp.br/patrimonio/materia.php?id=170>>. Acesso em 10/01/2012.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. **A cidade**. São Paulo: Contexto, 1992.

_____. São Paulo: Dinâmica urbana e metropolização. **Território**. Rio de Janeiro: LAGET/UFRJ, n. 11, 12, 13 – set/out., 2003. p.77-89.

_____. **O espaço urbano: novos escritos sobre a cidade**. São Paulo: Labur Edições, 2007a. 123p.

_____. Diferenciação socioespacial. **Cidades**, v. 4, n. 46 6, 2007b, p. 45-60.

_____. **O lugar no/do mundo**. Edição Eletrônica Labur. São Paulo, 2007c. Disponível em <http://www.controversia.com.br/uploaded/pdf/12759_o-lugar-no-do-mundo.pdf>. Acesso em 05/01/2013.

CÉSAR, João Batista. Vila Freire á exemplo de abandono. **Correio Popular**, Campinas, 13 maio. 1998.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Estação Liberdade: Editora Unesp, 2001. 282p.

CORREA, Roberto L. **O espaço urbano**. São Paulo: Ática, 1989.

_____. O espaço metropolitano e sua dinâmica. **Trajetórias geográficas**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1997, p. 171-180.

CONSELHO Internacional de Monumentos e Sítios – ICOMOS. Carta de Burra. **IPHAN**. 1980. Disponível em: <<http://portal.iphan.gov.br/portal/baixaFcdAnexo.do?id=251>>. Acesso em: 09/07/2013.

COSTA, Evaldo Batista da. **A dialética da construção destrutiva na consagração do patrimônio mundial**. OLAM Ciência & Tecnologia, Rio Claro / SP, 2008, Ano VIII, Vol. 8, nº1. p.160 – 183.

COSTA, Maria Tereza da. Condepacc tomba duas vilas operárias – Vilas Manoel Freire e Manoel Dias passam a integrar, desde ontem, o patrimônio histórico de Campinas. **Correio Popular**, Campinas, 25 nov. 1994.

_____. Condepacc dá prazo de obra em vila. **Correio Popular**, Campinas, 05 jul. 1995a.

_____. Construtora desiste de restaurar vila tombada. **Correio Popular**, Campinas, 08 ago. 1995b.

_____. Depredação desfigura Vila Manoel Freire. **Correio Popular**, Campinas, 12 jun. 1997.

_____. Fim da ‘cracolândia’. **Diário do Povo**, Campinas, 13 de jan. de 2010. Disponível em: <<http://www.tecnodataeducacional.com.br/mostraplugin2.asp?id=142449>>. Acesso em 05/01/2012.

_____. Justiça obriga Prefeitura restaurar vila. **Correio Popular**, Campinas 24 de mar. de 2000.

_____. Patrimônio está abandonado. **Correio Popular**, Campinas, 22 mar.2000.

_____. Produtora propõe centro cultural em vila: NHL busca apoio dos prefeitos da RMC para facilitar a captação de recursos para aquisição da histórica Manoel Freire. **Correio Popular**, Campinas, 18 out. 2006.

COSTA SANTOS, Antonio da. **Campinas das origens ao futuro: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732 – 1992)**. Campinas, SP: Unicamp, 2002. 400p.

EDITORIAL. **Correio Popular**, Campinas, 2 fev. de 2006.

_____. Tombamento confunde – Processo parado no Condepacc compromete conservação de casas na Vila Industrial. **Correio Popular**, Campinas 05 abr. 1993.

EMDEC. Disponível em: < <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/home.php>>. Acesso em 05/07/2013.

FAVA, Antônio Roberto; LEME, Ronaldo Montanari. Bairros: Vila Industrial tão grande quanto uma cidade. **Correio Popular**, Campinas, 11 maio 1978.

FEATHERSTONE, Mike. **Cultura de consumo e pós-modernismo**. São Paulo: Studio Nobel, 1995. 223p.

FRANCISCO, Rita de Cássia. Inventário como ferramenta de preservação: a experiência da cidade de Campinas/SP. **Revista CPC**. São Paulo, n.6, p.119 – 141, maio 2008/out. 2008.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Cia. Editora Nacional, 1967. 261p.

HARVEY, David. **A Justiça social e a cidade**. São Paulo: Hucitec, 1980. Cap. 3 e 5.

_____. **A condição pós-moderna – uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural**. São Paulo: Edições Loyola, 1993. 348p.

_____. **A produção capitalista do espaço**. São Paulo: Annablume, 2006, 2ª edição. p. 163-191.

HAESBAERT, Rogério. Da desterritorialização à multiterritorialidade. In: Congresso de Geógrafos da América Latina, 5. 2005, São Paulo. **Anais do X Encontro de Geógrafos da América Latina**, São Paulo: USP, 2005. In: http://www.planificacion.geoamerica.org/textos/hesbaert_mulli.pdf>. Acessado em: 08/07/2011.

JACOBS, Jane. **Morte e vida das grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2001.

JOLY, Carolina. **Refuncionalização e o patrimônio arquitetônico: o centro histórico de Campinas**. Monografia em Geografia. Universidade Estadual de Campinas – Instituto de Geociências, Campinas, 2002, 66p.

LAPA, José Roberto do Amaral. **A cidade os cantos e os antros – Campinas 1850 – 1900**. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1996. 361p.

LEFEBVRE, Henry. O espaço, a produção do espaço, a economia política do espaço. **Espacio y política: el derecho a la ciudad, II**. Barcelona: Península, 1976. 157 p.

_____. **O direito à cidade**. São Paulo: Centauro Editora, 2001, 145p.

LENCIONI, Sandra . Uma Nova Determinação do Urbano: o desenvolvimento do processo de metropolização dos espaços. In: Lemos, Amália Inês Geraiges; Carlos, Ana Fani Alessandri. (Org.). **Dilemas Urbanos. Novas abordagens sobre a cidade**. São Paulo: Contexto, 2003, p. 35-44.

MARICATO, Ermínia. **Brasil, cidades. Alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Editora Vozes, 1ª edição, 2001.

MENDES, José de Castro. **Efemérides Campineiras 1739 – 1960**. Campinas: Gráfica Palmeiras, 1963. 200p.

MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. São Paulo: Hucitec/Polis, 1984. 392p.

MOURA, Juliana Andrade. **Metropolização e segregações urbanas em Campo Limpo Paulista – SP**. Dissertação de Mestrado em Geografia. Universidade de São Paulo - FFLCH – USP, São Paulo, 2010.

NIGRO, Cíntia. As dimensões culturais e simbólicas nos estudos geográficos: bases e especificidades da relação entre patrimônio cultural e geografia. In: Paes, Maria Tereza Duarte; Oliveira, Melissa Ramos da Silva (Org). **Geografia, turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Annablume, 2010. 230p.

OLIVEIRA, Lúcia Lippi (Org.). **Cidade: história e desafios**. Rio de Janeiro : Editora FGV, 2002. 296p.

OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva. **Intervenções urbanas e representações do centro da cidade de Campinas/SP: convergências e divergências**. Tese de Doutorado em Geografia. Universidade Estadual de Campinas – Instituto de Geociências, Campinas, 2012.

PAES, Maria Tereza Duarte. Introdução e apresentação. In: PAES, Maria Tereza Duarte; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva (Org.). **Geografia, turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Annablume, 2010. pp. 13-32.

PAES, Maria Tereza Duarte; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva (Org.). **Geografia, turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Annablume, 2010. 230p.

PAES-LUCHIARI, Maria Tereza Duarte. **Patrimônio cultural: uso público e privatização do espaço urbano**. Geografia, Rio Claro, v. 31, n. 1, p.47060 jan./abr. 2006.

_____. A reinvenção do patrimônio arquitetônico no consumo das cidades. GEOUSP – **Espaço e tempo**. São Paulo, 2005, n° 17, p. 95 – 105.

PEDROSO, Francis. **O centro de Campinas (SP): Usos e transformações**. Dissertação de Mestrado em Geografia. Universidade Estadual de Campinas – Instituto de Geociências, Campinas, 2007. 133p.

PEREIRA, Denise; SOUZA, Márcio. **Complexo Viário Joá Penteado muda Trânsito e beneficia toda a cidade**. 26/11/2009. Disponível em: <<http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=noticiasgerais&pub=3040>>. Acesso em: 29/05/2013.

PIRES, Maria C. S. **Morar na metrópole: expansão urbana e mercado imobiliário na Região Metropolitana de Campinas**. 2007. 178p. Tese (Doutorado em Geografia) – Instituto de Geociências, Universidade Estadual de Campinas, Campinas.

POZZER, Guilherme Pinheiro. **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade. (1872-2002)**. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Campinas – Depto. de História – IFCH, 2007. 285p.

PRATA, Juliana Mendes. **Patrimônio cultural e cidade: práticas de preservação em São Paulo**. Tese de Doutorado – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2009.

PROTTI, Giselle Guimarães. **O Mercado Municipal de Campinas: Questões sobre Revitalização dos Centros Históricos**. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Campinas, 2010.

PUPO, Benedito Barbosa. **À margem da história de Campinas - as origens da cidade e a oficialização da data de sua fundação**. Campinas, 1973.

_____. Nascimento e progresso da Vila Industrial (A estação Fepasa na vida de Campinas, 3). **Correio Popular**, Campinas, 19 de dezembro de 1980.

RAGAM, Maria do Carmo. Beco Manoel Dias, onde o progresso não faz falta: Campinas guarda muito de sua história nesse trechinho da Vila Industrial. **Jornal de Domingo**, Campinas, 30 ago. 1987.

RIBEIRO, Daisy Serra. **Campinas no Estado Novo: política de habitação popular na formação da cidade industrial**. Tese de Doutorado. Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

RIBEIRO JUNIOR. **A Privataria Tucana**. São Paulo: Geração Editorial, 2012.

RIBEIRO, Nilson. Como tudo começou... E como tudo pode acabar. **Correio Popular**, Campinas, 25 de novembro, 1990.

RODRIGUES, Fernanda. A patrimonialização do cotidiano: desafio para as políticas públicas. **Revista RUA**, 2012, n°18, vol.2. Disponível em: <<http://www.labeurb.unicamp.br/rua/pages/home/capaArtigo.rua?id=138>>. Acesso em 05/07/2013.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e lei**. São Paulo: FAPESP, Studio Nobel, 1997.

ROSSETO, Pedro Francisco. **A cidade do curto século vinte. Uma história social do advento do padrão da casa urbana isolada no lote em Campinas como história da síntese (1917 – 1927) de um novo padrão de cidade**. Dissertação de mestrado. FAU – USP. São Paulo, 2006. 272p.

RUBINO, Silvana. Os dois lados da linha do trem: história urbana e intervenções contemporâneas em Campinas. In: ANDRADE, Luciana Teixeira de Andrade (org.); PEIXOTO, Fernanda Arêas (org.). **As cidades e seus agentes: práticas e representações**. Belo Horizonte: PUC Minas/Edusp, 2006. 408p.

SANTOS, Milton. Sociedade e espaço: formação espacial como teoria e como método. **Antípode**, n° 1, vol. 9, jan./fev., 1977. Disponível em: <http://www.arq.ufsc.br/urbanismoV/artigos/artigos_sm02.pdf>

_____. **Por uma geografia nova: da crítica da geografia a uma geografia crítica**. São Paulo: HUCITEC, Ed. da Universidade de São Paulo, 1978. 236p.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado, fundamentos teórico e metodológico da geografia**. Hucitec. São Paulo 1988.

_____. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985. 88p.

_____. **A natureza do espaço**. São Paulo: Edusp, 2006. 384 p.

SANTOS, Carlos Murilo Prado. Versões e contraversões: as contradições do tombamento e a refuncionalização do patrimônio cultural de São Luiz do Paraitinga/SP. In: PAES, Maria Tereza Duarte; OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva (Org.). **Geografia, turismo e patrimônio cultural**. São Paulo: Annablume, 2010.

SILVA, Áurea Pereira da. Engenhos e fazendas de café em Campinas (séc. XVIII – séc. XX). **Anais do Museu Paulista: história e cultura material**. Vol.14, n° 1, São Paulo, 2006. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142006000100004. Acesso em 05/07/2013.

SMITH, Neil. **Desenvolvimento desigual – natureza, capital e produção do espaço**. Bertrand Brasil, 1998. 250 p.

SOJA, Edward W. **Geografias pós-modernas: reafirmação do espaço na teoria crítica social**. Rio de Janeiro: Jorge Zarar Editor Ltda, 1993.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. **Revista de Geografia**. Presidente Prudente. FCT-UNESP, v.10, p.118, 1991.

_____. A gestão do território e as diferentes escalas da centralidade urbana. **Território**. Rio de Janeiro: LAGET/UFRJ, n. 4, jul. 1993, p.27-37.

TORRES, Deslandi, et al. **Novo terminal multimodal de passageiros de Campinas**. Campinas: EMDEC, 2009. Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/Trabalhos_ANTP_17/1026.pdf>. Acesso em 05/07/2013.

VELASCO, Larissa Augusto. **Além do túnel, uma vila - histórias e personagens do primeiro bairro-operário de Campinas**. Campinas: PUC-Campinas, 2005. 116p.

ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas**. 2005. Dissertação de Mestrado em Sociologia – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo – USP.