



- 4**
Campinas Integra Rede Mercocidades
Josmar Cappa
Antonio da Costa Santos
- 10**
Projetos e obras do Eng^o Saturnino de Brito
para Campinas em fins do século XIX
Carlos Roberto Monteiro de Andrade
- 24**
Ramos de Azevedo e seu projeto de pos-
turas para uma nova Campinas
Ana Maria Reis de Góes Monteiro
- 44**
Nos Arredores Do Mercado Grande:
Mudança Urbana e Agitação Social
Em Campinas Na Segunda Metade
Do Século XIX
Valter Martins
- 58**
Revelações do Imaginário Urbano;
Iconografia campineira no final do século XIX.
Sônia Fardin
- 78**
O desenho da ferrovia na rota do café
Marialice Pedroso
- 90**
Vilas Operárias na Campinas do Estado
Novo - uma política de habitação -
Sônia Fardin
- 104**
As Áreas Verdes no Plano de Melhora-
mentos de Campinas
Siomara Barbosa Stroppa de Lima
- 130**
Campinas Centro Histórico: Rupturas
e (Des) Continuidades
Luiz Cláudio Bittencourt
- 140**
Posfácio
Patrimônio Ferroviário e
Política Pública
Dênio Munia Benfatti

Oculum ENSAIOS

revista de arquitetura e urbanismo





Campinas integra a **Rede Mercocidades**

Entre os dias 3 e 4 de setembro de 2001, o Prefeito Municipal de Campinas esteve na cidade Valparaíso, no Chile, para participar da 7ª Assembléia Geral da Rede Mercocidades, quando assinou o termo de compromisso para Campinas integrá-la. Essa rede é formada por cidades de países integrantes do Mercosul há seis anos, sendo que existe a possibilidade de integração com municípios de outros países latino-americanos.

Com essa nova iniciativa, também pioneira na RMC, o governo de Campinas continua trabalhando, como vem fazendo desde o início deste ano, para o sucesso dessa região. Essa disposição vem sendo buscada por meio de ações suprapartidárias e intermunicipais para trocar disputas políticas e formar consenso para o sucesso da RMC. Preconiza-se também a cooperação multilateral entre os 19 prefeitos e o governo do Estado de São Paulo para permitir consistência e inovação na definição de uma política de desenvolvimento econômico e urbano regional.

Esta edição da revista *Oculum Ensaio*, embora pareça tratar apenas aspectos isolados da história da cidade de Campinas, vem lidar com um problema bastante contemporâneo. Os traços da história local podem dar subsídios para a discussão sobre a memória da comunidade local, sendo um dos aspectos a compor a sua identidade, com forte potencial de caracterização para a requalificação de áreas centrais urbanas, degradadas ou em processo de degradação. É conhecida a proporção entre a construção dos valores culturais locais e a capacidade de articulação e imposição de uma comunidade frente às demandas da globalização. Essa questão, esboçada por alguns teóricos a partir da segunda metade do século passado, apresenta-se, hoje, como necessidade entre os problemas da vida urbanizada, sendo simultaneamente de ordem política, econômica e social.

O Prefeito Antonio da Costa Santos, o Toninho, antes de seu falecimento em setembro do ano passado, estava empenhado em três ações políticas complementares: integrar a Cidade de Campinas na Rede Mercocidades formada por cidades dos países do Mercosul, fortalecer e estabelecer laços políticos e institucionais com os municípios da Região Metropolitana de Campinas e, finalmente, inaugurar a discussão sobre a valorização da memória local por meio de intervenções urbanas com a presença de patrimônio histórico e arquitetural, abordando, igualmente, a questão do centro histórico e das novas centralidades em áreas periféricas.

O conteúdo aqui apresentado inicia justamente com o texto escrito para o último discurso do Toninho levado a Val Paraíso quando firmou compromisso de Campinas integrar a Rede Mercocidades e finaliza com o texto de Luís Cláudio Bittencourt onde o autor propõe entradas para a discussão sobre o centro histórico de Campinas. Entre esses dois balizamentos contemporâneos, encontram-se abordados dois períodos significativos no desenvolvimento urbano da cidade: a virada do século XIX, quando a cidade encontrava-se às voltas com o problema das epidemias, e a fase posterior à década de 30, sob a égide do Estado Novo, o processo de industrialização. Portanto, dois momentos de reconstrução após períodos de crise, o primeiro ligado à saúde pública, o segundo em face à decadência do café como produto de exportação e, portanto, crise econômica. São momentos de ajustes e reunião de forças, os quais evidenciam potências aglutinadoras no sentido de sanar dificuldades comuns à vida civil.

Evidentemente, há outros momentos, alguns mais tenros, outros mais contundentes, não menos importantes do ponto de vista histórico da cidade de Campinas, os quais poderemos tratar em outras edições. Nesta edição, no entanto, apresentamos esses dois momentos significativos ao sabor dos interessados em urbanismo em geral por tratarem casos de estudo típicos do urbanismo comparado brasileiro.

Por fim, não podemos deixar de enfatizar o fato de estarmos, nesta edição lançada em março de 2002, prestando homenagem ao Toninho, cuja morte repentina nos deixou sem o intelectual e articulador político à altura do momento histórico e contextual em que vivemos.

Devido à perda de Toninho, prefeito municipal de Campinas, o discurso abaixo se tornou o último que, enquanto assessor para assuntos da RMC, tive o privilégio de escrever com ele. Toninho se pronunciou como Prefeito Municipal de Campinas e como Arquiteto-Urbanista para realçar a posição desta cidade na construção da mais nova região metropolitana do país, a RMC. Procurou, ainda, explicitar porque considerava estratégico para esta municipalidade participar ativamente no Conselho de Desenvolvimento da RMC.

Enquanto prefeito da cidade, epicentro da RMC, Toninho se posicionava sempre como o maior interessado no sucesso desta região. De um lado, porque compreendia que tudo o que ocorre ou vier a ocorrer em Campinas influencia ou influenciará os demais municípios de diferentes formas e intensidades. De outro, porque a solução de questões análogas em regiões conurbadas exige a busca de unidade suprapartidária e o esforço de cooperação multilateral entre prefeitos e o governo do Estado de São Paulo para buscar consistência e inovação em torno de uma gestão estrategicamente planejada. O intuito é de promover desenvolvimento econômico e urbano regional compatível com a caracterização e a estrutura da rede de cidades da RMC, visando aprofundar potencialidades locais e compensar dificuldades diante das especificidades de cada município.

Enquanto Arquiteto-Urbanista, Toninho foi o primeiro prefeito, entre os 19 que integram a RMC, a inscrever uma cidade na Rede Mercocidades. Trata-se de repensar o conceito tradicional de metrópole e o papel das grandes cidades, para contextualizar a RMC diante das mudanças contemporâneas (países reunidos em blocos econômicos, mercado mundial de capitais, reestruturação econômica comandada pelas empresas transnacionais e novos critérios de localização industrial).

Desse modo, Toninho pretendia construir mais um caminho para projetar Campinas no cenário internacional e também buscar subsídios para a elaboração do projeto da cidade que queremos, sempre o relacionando com uma inserção ativa na RMC. Além de intervenções arquitetônicas e urbanísticas, a interferência pública no espaço urbano envolve vontade política de democratizar o acesso e o uso de equipamentos e espaços públicos: I) para que o centro da cidade seja revitalizado para tornar-se centro metropolitano de convivência humanizada, onde o "Antigo-Novo" Palácio dos Azulejos, as atividades do complexo ferroviário da Fepasa e suas novas relações com o sistema viário de Campinas devem exercer papéis importantes; e II) para que nos bairros da periferia possamos ter novos centros próximos da população local por meio do maior aproveitamento, econômico, social e cultural, dos novos e antigos, espaços e equipamentos públicos como, por exemplo, escolas abertas aos fins-de-semana e maior integração entre famílias, postos de saúde e segurança pública.

Josmar Cappa

Doutor em Economia pela Unicamp. Professor Titular na FACECA da PUC – Campinas. É Suplente da Prefeita Izalene Tiene no Conselho de Desenvolvimento da RMC.



Nesse sentido, o governo de Campinas: I) firmou convênio com a Fecamp para elaborar, inclusive, análise econômica-financeira do potencial de desenvolvimento da RMC, que ajudará na construção de planejamento estratégico; e II) promoveu em 24-08-01 um ato público suprapartidário e intermunicipal contra a perda de titularidade municipal sobre saneamento ambiental e pela maior liberação de recursos da União, do Estado, do BNDES e da Caixa Econômica Federal para expandir as obras de tratamento de esgoto, destacando o Rio Atibaia e as Bacias dos Rios Piracicaba, Capivari e Jundiáí.

A participação de Campinas na Rede Mercocidades significa outra atitude para repensar o conceito tradicional de metrópole e o papel das grandes cidades em áreas de conurbação e com interdependência de problemas socioeconômicos complexos.

O objetivo da Rede Mercocidades é impulsionar a cooperação multilateral entre prefeitos nas soluções de problemas análogos. Pretende ajudar na definição de estratégias de desenvolvimento econômico e urbano que promovam a integração entre cidades latino-americanas, preservando-se a autonomia e a identidade de cada uma delas diante dos blocos econômicos, especialmente Nafta, Mercosul e Alca, e das negociações recentes entre Mercosul e Bloco Europeu.

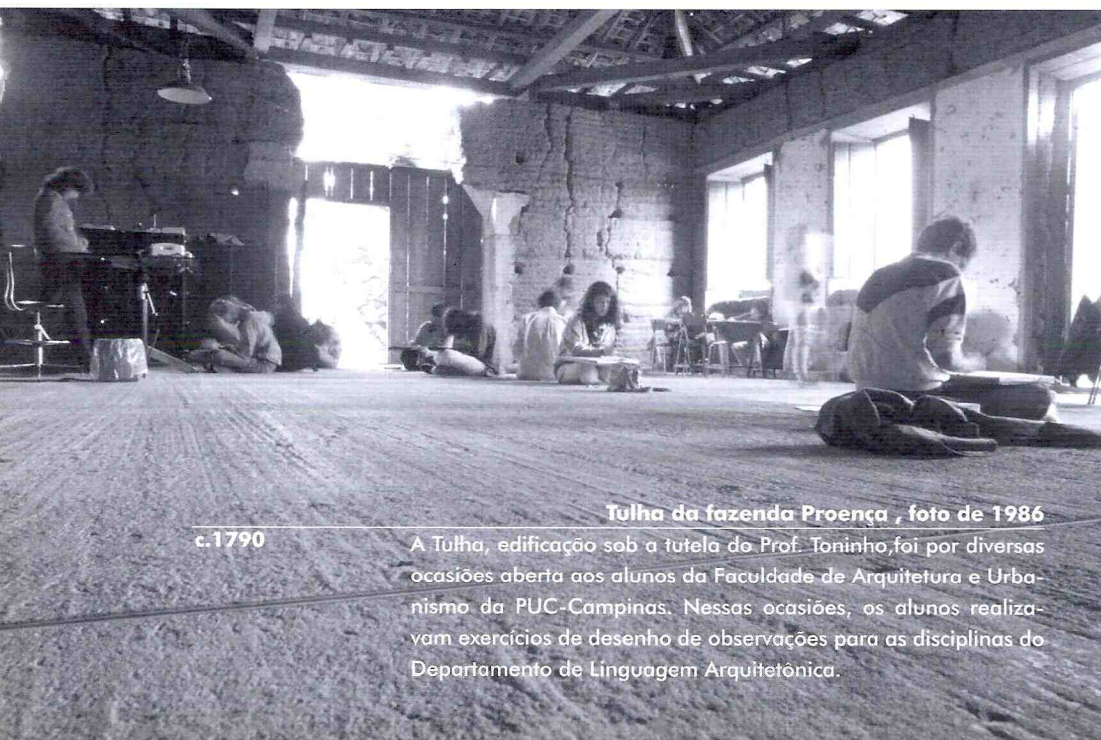
Esses contextos econômico e institucional, sobre os quais se buscam implementar políticas de desenvolvimento econômico e urbano regional, exigem novos paradigmas de gestão urbana que considerem, por exemplo, novas funções na prestação de serviços, novas demandas por infra-estrutura urbana, novas competências relacionadas ao desenvolvimento econômico, social, cultural e novas formas de inserção das cidades no âmbito regional e internacional.

A concepção tradicional de metrópole, que tem nas grandes cidades o centro polarizador e irradiador do desenvolvimento econômico e da organização do espaço urbano, não foi suficiente para resolver problemas semelhantes aos vividos hoje em nossa região, sobretudo diante da introdução de novas tecnologias no padrão de industrialização da Segunda Revolução Industrial, acompanhadas por mudanças contemporâneas (países reunidos em blocos econômicos e mercado mundial de capitais).

Por isso, a produção industrial tornou-se mais fragmentada e permitiu novas formas de organização do espaço, ultrapassando os limites de países, metrópoles e grandes cidades, possibilitando o crescimento dos setores de serviço e de comércio. Assim, houve modificações nos papéis das grandes cidades e na gestão de política urbana em regiões metropolitanas, como também nos critérios de localização industrial, porque decisões empresariais podem ser tomadas em bolsas de valores de países hegemônicos do capitalismo.

Essas razões justificam a substituição de disputas políticas e ações isoladas de prefeitos pela cooperação multilateral para criar as melhores alternativas técnicas, socioeconômicas e ambientais consubstanciadas num planejamento estratégico, considerando-se que, embora cada cidade tenha seus principais problemas, alguns são comuns aos vários municípios e permitem ações compartilhadas por meio de uma política de desenvolvimento econômico e urbano regional.

A cooperação multilateral deve contar ainda com especialistas em diferentes áreas da ciência e com ampla participação da sociedade civil organizada nas câmaras temáticas, que serão constituídas pelo Conselho de Desenvolvimento da RMC de forma interdisciplinar para subsidiar na definição de estratégias de desenvolvimento.



Tulha da fazenda Proença, foto de 1986

c.1790

A Tulha, edificação sob a tutela do Prof. Toninho, foi por diversas ocasiões aberta aos alunos da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Campinas. Nessas ocasiões, os alunos realizavam exercícios de desenho de observações para as disciplinas do Departamento de Linguagem Arquitetônica.

A política de desenvolvimento econômico e urbano regional deve ser compatível com a caracterização e a estrutura da rede de cidades da RMC, visando: I) aprofundar o potencial local de desenvolvimento e compensar dificuldades diante das especificidades de cada município; II) transformar a infra-estrutura existente para corrigir distorções da ocupação e uso do solo urbano desordenados e redistribuir no espaço, de forma racional, a localização e o funcionamento da produção, comércio e serviços; e III) captar recursos federais, estaduais e internacionais para viabilizar projetos e concretizar soluções compartilhadas por meio de parcerias e consórcios intermunicipais, bilaterais ou multilaterais.

Esta disposição responsável de consolidar a RMC com sucesso foi reafirmada com a integração de Campinas na Rede Mercocidades. Essa iniciativa contrasta com as disputas políticas pelo comando do Conselho de Desenvolvimento entre parte dos prefeitos e, também, à posição pública do Governo do Estado de São Paulo sobre a criação da Autarquia e do Fundo de Desenvolvimento Metropolitano, que será essencial para implementar o planejamento estratégico. A disputa política é uma forma limitada de tratar a RMC, principalmente, considerando-se que a Lei 870, que a criou, não contempla os novos papéis das cidades em regiões metrópoles diante das mudanças no mundo contemporâneo.

Considere-se ainda a grave situação do poder público no país diante da instabilidade econômica dos anos 80 e da política neoliberal nos anos 90. Na RMC, seus efeitos foram: dívidas elevadas, sendo a de Campinas a maior da região (cerca de R\$ 1,6 bilhões); fragilização das políticas públicas e das condições de manutenção do espaço urbano; dissimulação da guerra fiscal, que permitiu evasão de recursos sem diminuir o desemprego; e privatizações do sistema ferroviário; dos serviços de manutenção das rodovias, resultando na multiplicação de praças de pedágios, que foram majorados; e dos serviços de distribuição de energia, que passa por uma crise devido à redução de investimentos públicos para ampliar a geração.

Por tudo isso, o governo de Campinas sugeriu consenso em torno de uma terceira candidatura, que não, necessariamente, deva ser a do prefeito de Campinas, mas pode ser a de um representante do Governo do Estado de São Paulo no Conselho de Desenvolvimento. Neste momento, significa uma forma de trocar disputa política pela concepção suprapartidária e intermunicipal, fundamentais para consolidar a RMC.

Com a terceira candidatura, concordaram publicamente representantes do governo do Estado de São Paulo no Conselho de Desenvolvimento e o Presidente da Câmara Municipal de Campinas. É uma forma responsável de colocar a RMC acima de qualquer disputa política ou interesse eleitoral para permitir seu sucesso no futuro.

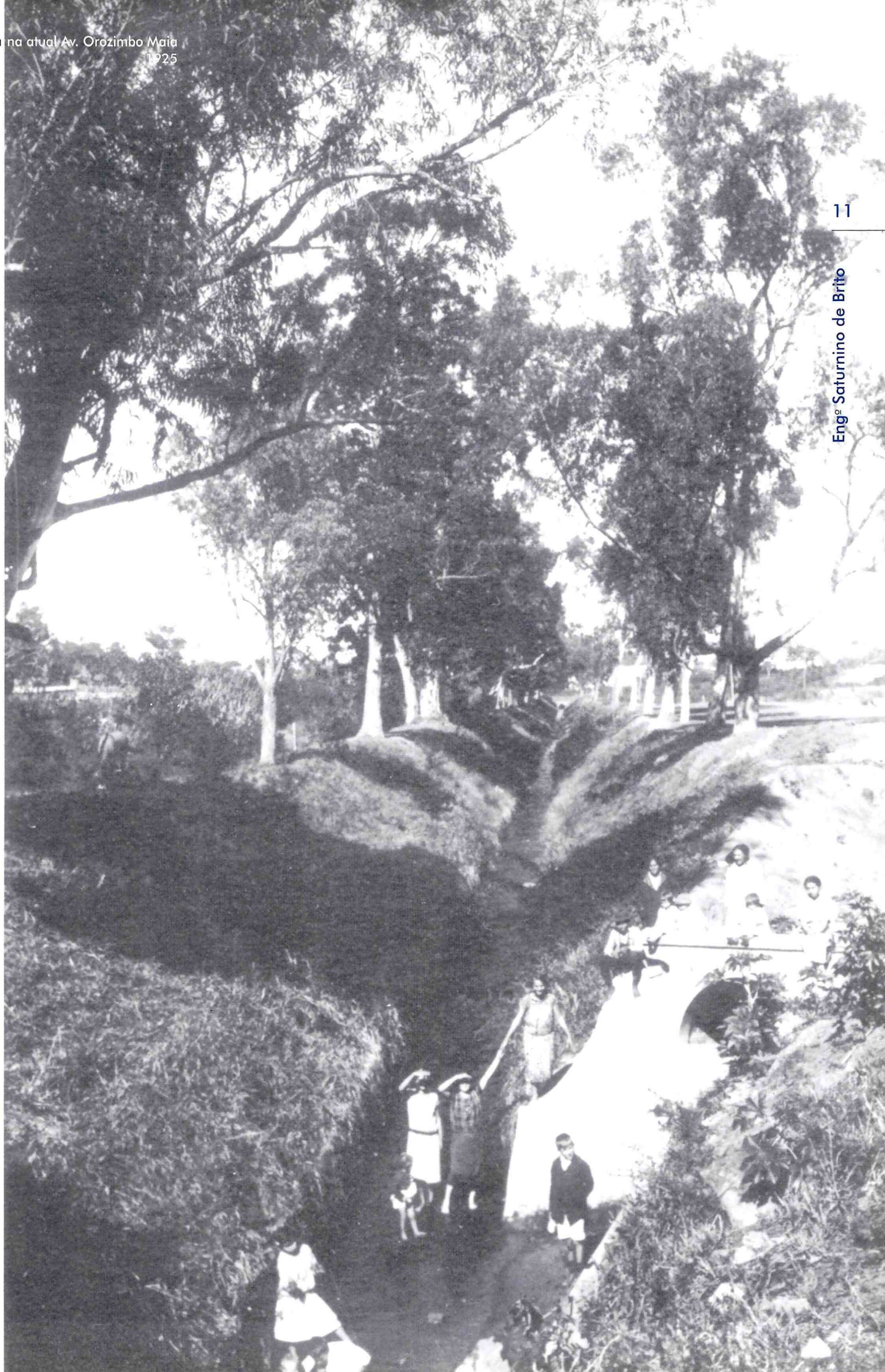
**Antonio da Costa Santos foi
Prefeito Municipal de Campinas**

Projetos e obras do **Eng^o Saturnino de Brito** para Campinas em fins do século XIX¹

Carlos Roberto Monteiro de Andrade

Os trabalhos que o Eng^o Saturnino de Brito realiza para a Cidade de Campinas, entre os anos de 1896 e 1898, correspondem ao início do que pode ser considerado seu amadurecimento profissional, que culminará com as obras que realiza para a Cidade de Santos, entre 1904 e 1910. Embora formado engenheiro civil pela Escola Politécnica do Rio de Janeiro há apenas dez anos, Brito já havia desenvolvido atividades de natureza diversa, como a elaboração do traçado e a construção de ferrovias em Minas Gerais, Pernambuco e Ceará, o levantamento de plantas topográficas, destacando-se, em 1894, sua participação na Comissão responsável pela elaboração da Carta Cadastral do Rio de Janeiro.

De setembro de 1894 a maio de 1895, Brito trabalha como chefe da seção de abastecimento d'água da Comissão Construtora da Nova Capital de Minas Gerais, ao lado do Eng^o Aarão Reis, até com ele se desentender e deixar a Comissão, ficando sem se cumprimentarem por mais de 25 anos. No ano seguinte, Saturnino de Brito elabora o projeto de arruamento, saneamento e melhoramentos de "Novo Arrabalde", seu primeiro trabalho urbanístico², mas que só seria realizado trinta anos depois. Ainda no mesmo ano, Brito passa a trabalhar junto à recém criada Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo, sendo nomeado chefe do 2^o Distrito, cuja sede era Campinas. Além dessas atividades práticas, o Eng^o Brito já publicara vários trabalhos, como continuará fazendo ao longo de toda sua carreira profissional, marcada por uma profícua produção teórica.



Assim, durante um curto mas fecundo período, Saturnino de Brito realizará projetos e obras para as cidades de Campinas, Limeira, Rio Claro, Amparo, Ribeirão Preto e Sorocaba, no interior paulista. Apenas sobre Campinas suas Obras Completas incluem trechos de seu Relatório, citados pelo Chefe da Comissão de Saneamento, o Eng^o Alfredo Lisboa, em seu Relatório de 1897 apresentado ao Secretário da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. O que se destaca nessas primeiras obras de saneamento realizadas pelo Eng^o Saturnino de Brito é sua efetividade. Após a cidade atravessar três avassaladores surtos epidêmicos, de 1889 a 1896, as obras concretizadas pela Comissão de Saneamento, claro que associadas a outras ações, como aquelas promovidas pela Comissão Sanitária, dirigida pelo médico Emílio Ribas, que puseram termo à febre amarela, permitem que a cidade retome sua vitalidade econômica em um segundo surto do complexo cafeeiro.

No último quartel do século XIX, Campinas transformara-se no principal pólo regional da economia cafeeira que penetrava pelo interior paulista em busca de terras férteis. Em 1872, a inauguração dos trilhos da Cia. Paulista de Vias Férreas e Fluviais ligava-a a Jundiaí, aí se encontrando com as linhas da São Paulo Railway, articulando a "Princesinha do Oeste" à Cidade de São Paulo e ao porto de Santos. Na esteira de seu crescimento comercial, industrial e também do setor financeiro - este estimulado pela transferência de filiais das Casas Comissárias de Santos e pela implantação aí de vários bancos - o desenvolvimento urbano da cidade também se intensifica³.

Largo do Rosário . 1892



É assim que, ainda em 1875, constrói-se o sistema de água encanada proveniente do córrego do Tanquinho, alimentando diversos chafarizes públicos. Em 1888, a população urbana de Campinas era de aproximadamente 10 mil habitantes, espelhando seu vertiginoso crescimento, embora a Cidade não dispusesse de condições adequadas de saneamento urbano para atender à demanda sempre crescente. A situação de insalubridade decorrente do quadro esboçado provoca, a partir de 1889, a ocorrência de vários surtos consecutivos de febre amarela, em 1890, 1892 e 1896, que dizimarão boa parte da população e produzirão um êxodo da cidade sem precedentes, reduzindo a população urbana, em 1897, a cinco mil habitantes.

Diversas medidas, desde o primeiro surto epidêmico, foram tomadas, com a atuação da Intendência Municipal na introdução de procedimentos de higiene e na implantação de obras de saneamento. Eliminam-se as cocheiras da área central da cidade e a "Cia. Campineira de Águas e Exgottos", fundada em 1887, passa a fornecer, em 1891, água tratada captada nos riachos Iguatemi e Bom Jardim, na Vila da Rocinha - hoje Vinhedo - a 18 km da cidade. A lei de nº 43, de 1895, cria o primeiro código de construção, buscando normatizar as edificações com medidas, evitando o agravamento das condições de insalubridade. Como informa Badaró, tal lei: "(...) definiu dimensões mínimas para os recuos, áreas de iluminação e ventilação para os cômodos, janelas e altura dos pavimentos e dos pisos assoalhados. Definiu também a espessura das paredes e determinou seus revestimentos. Proibiu ainda a construção em terrenos alagadiços e pantanosos, exigiu ligações de esgoto e captação das águas pluviais, mantendo normas anteriores que determinavam a aprovação prévia de todas as plantas pelo engenheiro municipal" (1996, p. 32).

Mas quais foram os projetos e obras de Brito para Campinas que, em grande medida, contribuíram para pôr fim aos surtos epidêmicos que assolavam a cidade? Seus melhoramentos concentraram-se no âmbito específico do saneamento, tendo apenas a correção que faz no projeto de drenagem, que já vinha sendo executado, implicado em modificação significativa da paisagem urbana. Visando reforçar a captação d'água dos Ribeirões Iguatemi e Bom Jardim, Brito elevará a cota do ponto de captação, chegando até as cabeceiras do São Bento, procurando obter, desse modo, água de melhor qualidade e aproveitando a capacidade da adutora, então existente, sempre tendo em vista "a impossibilidade de despesas extraordinárias". Desse modo, Brito eleva em 48 litros o fornecimento diário de água para cada morador na estação das chuvas, que coincidia com a "estação epidêmica". Proporá também: a formação de novas represas e implantação de uma caixa de decantação; a proteção dos mananciais, através da desapropriação, colocação de cerca e arborização de uma faixa de 50 a 100 metros a montante das novas represas; saneamento dos cursos nos trechos embrejados, aí empregando manilhas; construção de uma segunda caixa para o reservatório existente, permitindo lavagens freqüentes.

Quanto à distribuição d'água, Brito faz diagnóstico de perdas e fugas significativas, decorrentes dos "lastimáveis abusos de deixar abertas as torneiras". Nesse sentido recomenda a introdução de hidrômetros, bem como a cobrança pelo uso da água, visando eliminar os desperdícios. No que se refere ao aumento de provisão, sugere: "Desde que o novo plano abandona um bom volume das águas que chegam às atuais represas, deve-se cuidar de estabelecer as bases para o desenvolvimento do abastecimento, a fim de acudir a um notável e possível acréscimo da população. Parece-me que neste caso convirá dividir a distribuição em duas zonas: a da parte alta e a da parte baixa da cidade" (BRITO, 1943b, p.153). Manifesta-se aqui a preocupação de Saturnino de Brito com o desenvolvimento urbano e, por outro lado, o zoneamento altimétrico da cidade no projeto de distribuição d'água, conforme procedimento técnico da engenharia hidráulica que ele reiterará em seus estudos para o abastecimento d'água da Cidade de São Paulo.

Sobre os esgotos, Brito faz a seguinte consideração: "havendo a Comissão Sanitária mui judiciosamente determinado à cimentação das áreas ou pátios em torno das torneiras e debaixo das goteiras dos telhados, obrigando mesmo a cimentar os pequenos pátios, onde os raios do sol dificilmente penetram, e provindo daí maior contribuição para os esgotos, e talvez com o tempo a insuficiência de vazão do atual coletor principal, que é de ferro; tornar-se-ia assim necessária a construção de novo coletor, o qual poderia ser projetado sob as avenidas que em futuro próximo provavelmente margearão os ribeirões canalizados" (BRITO, 1943b, p. 154), já indicando o principal elemento urbanístico que redefinirá a forma da cidade, ao mesmo tempo em que reiterando sua preocupação com o futuro desta.

Constatando deficiências no serviço de remoção de lixo, como seu depósito por longo tempo em áreas reduzidas e úmidas, Brito propõe o consumo dos resíduos, incinerando-os em um crematório e sugerindo utilizá-los industrialmente "ou entregando-o à lavoura, o que é mais simples e econômico".

Quando Brito chegou a Campinas, as obras relativas à canalização de ribeirões e construção de galerias de drenagem já estavam em andamento, expirando o prazo de conclusão em fins de 1896. Brito procede, então, à medição dos trabalhos já executados e propõe uma revisão da tabela de preços, que foi negociada com os empreiteiros, obtendo vantagens para o Estado. Esquematisando as várias fases do serviço de drenagem para cada um dos córregos, bem como indicando os tipos das obras principais, Brito já revela a racionalização - técnica, administrativa e econômica - que busca impingir aos trabalhos.

Em outubro de 1896, Brito já havia apontado a insuficiência de seção de vazão das galerias indicadas no projeto em execução. Propõe, então, não ser coberto o trecho do Ribeirão do Anhumas situado a jusante de sua confluência com o Tanquinho e, também por razões de ordem econômica, adota o canal a céu aberto até quase a confluência com o Ribeirão do Serafim. Nos trechos em que os ribeirões banhavam fundos de quintais é mantida, por medida de higiene, a galeria coberta. E, ao longo das margens dos canais a céu aberto, Brito recomenda a abertura de avenidas arborizadas, as quais serão construídas futuramente, resultando nas atuais avenidas Anchieta e Orozimbo Maia.

Como Brito esclarece em um texto manuscrito intitulado "Exposição dos projetos complementares dos trabalhos em vias de execução", datado de outubro de 1897, os trabalhos de drenagem resumem-se à "canalização normal dos três cursos d'água que têm suas cabeceiras no perímetro da cidade", acrescentando: "O lançamento destes canais e destas galerias sugeriu, porém, a idéia de fazê-lo seguir de avenidas e ruas, abrindo assim para a cidade espaçosas vias de comunicação que, ao mesmo tempo possam trazer-lhe os predicados estéticos de esplêndidos passeios a par de vantagens higiênicas que desnecessário é fazer realçar aqui".

Complementando as obras de saneamento, Brito propõe modificações no projeto de uma grande lavanderia pública, elaborado anteriormente à chegada da Comissão de Saneamento, e sugere a remoção dos tanques de

lavagem de roupa localizados na Praça Correia de Melo. Adaptando o projeto existente, “de maneira a encobrir um trecho do canal, situado abaixo da confluência do Anhumas e do Tanquinho”, assim é descrito o edifício no Relatório Lisboa: “levantado sobre colunas de ferro apoiadas nos encontros e sobre muros construídos além da crista dos taludes; teria um só pavimento sobre abobadilhas de tijolo, repousando em vigas metálicas; as fachadas principais enfrentariam pequenas praças ajardinadas de forma triangular” (BRITO, 1943b, p.160). Infelizmente, não obtivemos desenhos relativos a essa lavanderia pública, de qualquer modo, não apenas o registro desse tipo de equipamento público - praticamente inconcebível nos tempos atuais de “tirania da intimidade” - pareceu-nos relevante, mas também sua concepção arquitetônica é bastante interessante. Uma última medida proposta por Brito - o esgotamento e drenagem da superfície de um açude então existente junto ao Ribeirão Serafim - reitera sua preocupação em evitar a presença de águas estagnadas.

As soluções que Brito apresenta para sanear a cidade já haviam, entretanto, sido esboçadas alguns anos antes pelo médico Pereira Barreto, que defendia com

veemência, apesar das críticas e polêmicas que suscitava, a teoria da transmissão da febre amarela por via hídrica, a partir da correlação que estabelecia entre o aumento da oferta de água e a ocorrência da epidemia, como mostram os trabalhos de TEIXEIRA (2001, pp.217-42) e TELAROLLI (1996, p.104). A hipótese levantada por Teixeira, da influência das posições de Barreto, figura de destaque do Partido Republicano Paulista, nas medidas adotadas por Campos Sales, então Presidente do Estado, para a execução de obras de saneamento nas principais cidades paulistas, nos parece assim bastante pertinente, apesar da ambigüidade que encerra, se considerarmos que Barreto e Brito situavam-se em campos opostos no que diz respeito à aceitação da teoria bacteriológica, este a repudiando e aquele aceitando-a integralmente, como analisaremos adiante.

Por outro lado, ainda em 1880, como observa Lapa, engenheiros - dentre eles Antonio Francisco de Paula Souza, fundador do Instituto de Engenharia e da Escola Politécnica de São Paulo - associados a capitalistas, já formulavam um projeto de abastecimento d'água e esgotos

para a Cidade, mas apenas onze anos depois uma primeira rede, construída pela Companhia Campineira de Águas e Esgotos e sob projeto do engenheiro inglês Robert Norman-ton, foi inaugurada (LAPA, 1995, pp. 295-7). Nesse projeto não eram previstos hidrômetros e alimentava-se de água diversos chafarizes públicos, que constituíam um melhoramento significativo para uma cidade que até a metade do século XIX não dispunha de tal equipamento urbano. Mas, se como afirma Lapa, “os chafarizes antecederiam o estabelecimento de uma rede de água e esgotos, embora já implicassem a canalização e portanto condução da água”, é apenas com as obras de Brito que uma rede enquanto sistema irá estruturar o traçado urbano, anunciando a universalização de um serviço que progressivamente assumirá a forma mercadoria e será incorporado pelo Estado.

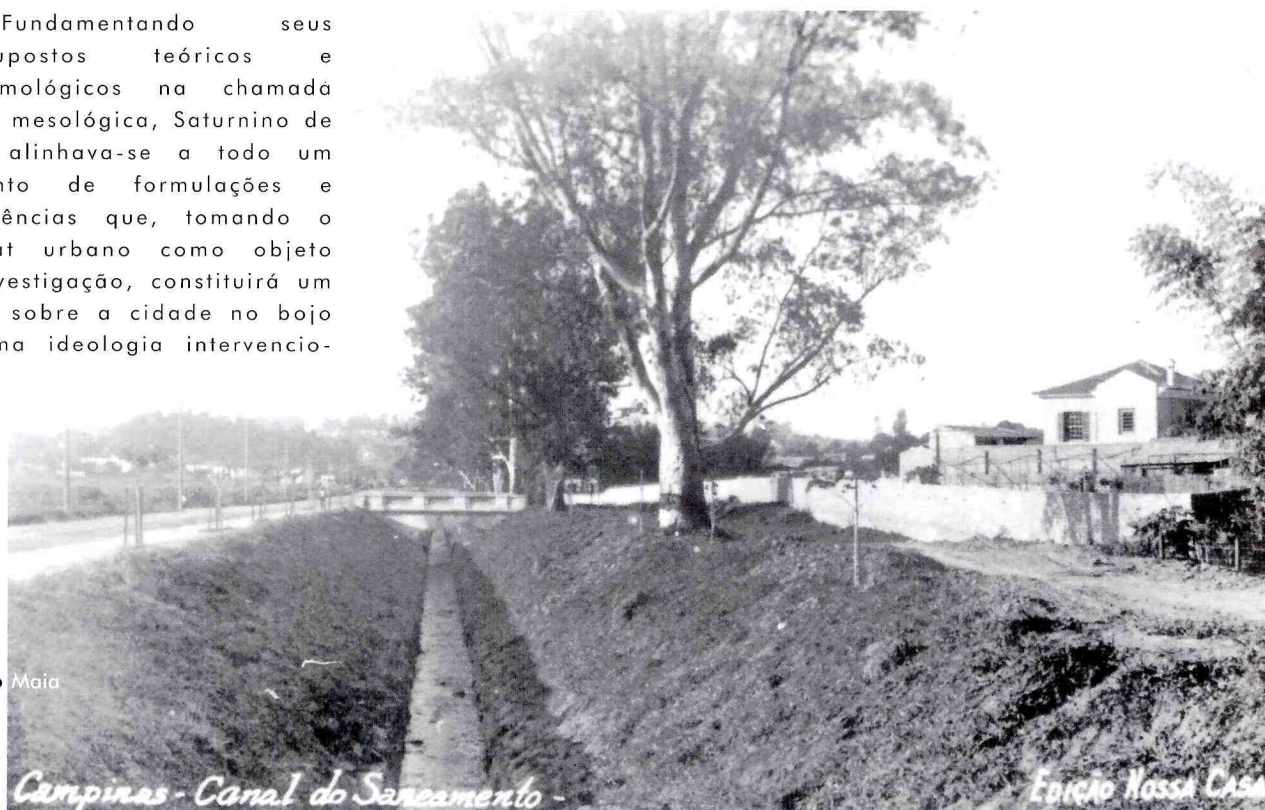
Em seu trabalho Esgotos das Cidades, escrito em 1901, em que sintetiza os conhecimentos que aplica em projetos de saneamento para dez cidades paulistas e fluminenses, dentre elas Campinas, Saturnino de Brito, estudando os problemas da higiotecnia, expõe sua teoria dos meios, fazendo uma crítica irônica à teoria microbiana, então em plena difusão (ANDRADE, 2000, pp.37-52). Apesar de fazer sua a argumentação do Dr. Broussais, em Propositions de Médecine, para quem “considerar as entidades mórbidas factícias como potências malfetoras que agem sobre os órgãos e os modificam neles produzindo esta ou aquela desordem, é tomar os efeitos pelas causas” (BRITO, 1943a).

Brito não será categórico, pois "a teoria dos meios estando fundada, mas não elaborada de modo que a possamos estudar, cumpre reconhecer que aos médicos quaisquer, e mais ainda aos engenheiros, falta a competência necessária para: um ser vivo e um meio sendo dados, determinar as influências recíprocas" (BRITO, 1943a, p. 17). Ou, como afirma mais adiante: "conhecemos os organismos, conhecemos os modificadores, já estão mesmo determinadas muitas ações de uns sobre os outros; mas ignoramos ainda as relações recíprocas entre eles e só estas nos poderão facultar acertadas soluções para cada problema sanitário (grifo do autor)" (BRITO, 1943a, p. 32). Brito tomava emprestado aqui as idéias expostas por L. A. Segond em *Histoire et systématisation générale de la Biologie*. Segond - médico, bibliotecário da Faculdade de Medicina de Paris e secretário da sociedade de Biologia, como informa Brito - situava a questão a partir da discussão sobre o método experimental em biologia. Em citação feita por Brito, lemos: "Ao lado das dissecações, há um campo fértil aberto à experimentação: é a experiência instituída fora do ser vivo, destinada simplesmente a mudar as condições de existência. (...) É preciso observar que esse gênero de experimentação deve, sobretudo ser desenvolvido pelo estudo da teoria dos meios..." (BRITO, 1943a, p. 32). Determinar as relações recíprocas entre um ser vivo e um meio, eis o problema fundamental a ser equacionado pela teoria dos meios. E, se a coletividade de homens que é a cidade for considerada um organismo, será possível tratar a questão no âmbito do saneamento urbano, como faz Brito, assim enunciando praticamente o método sanitário adequado: "determinar os modificadores ou as modificações dos agentes mesológicos que podem restabelecer ou garantir a saúde nos indivíduos, a salubridade nas cidades, e providenciar sobre a execução das medidas corretivas e preventivas que alcancem este objetivo" (BRITO, 1943a, p. 18).

O conhecimento dos "agentes mesológicos" é, portanto, para a teoria dos meios, um aspecto fundamental e onde se manifesta o caráter holístico dessa teoria, como vemos na afirmação de Brito: "O conhecimento teórico dos agentes mesológicos; a par do estudo biológico do homem, consta da consideração: das ações mecânicas, astronômicas e físicas, isto é, relativas à gravidade, à pressão atmosférica, ao movimento e ao repouso dos agentes e dos seres, ao calor, à eletrificação e ao som; das ações químicas e biológicas do ar, dos líquidos, dos sólidos; finalmente, da considerável influência social e moral"⁴. A cidade concebida como um meio físico, mas também social e moral, apresenta a dimensão política da doutrina desposada por Brito, que pretende criar um meio salubre em que a subversão não encontre lugar, através da educação da população "nos bons princípios da higiene". Brito considerava a influência do que ele chamou "atmosfera moral" sobre a salubridade tão importante quanto a influência da "atmosfera física". No relatório sobre o saneamento da cidade de Campos, citando um certo Barão de Feuchtersleben, autor de *Hygiene da Alma*, ele perguntará: "a atmosfera das cidades não é, por assim dizer, formada das paixões, das inquietações e dos pensamentos de seus habitantes?" (BRITO, 1943c, p. 84).

Para Saturnino de Brito, pois, não se deve limitar às considerações geográficas, topográficas, térmicas, barométricas, etc., a avaliação das influências mesológicas nas cidades. A "atmosfera moral" também poderá influir no surgimento de uma epidemia, assim como a estagnação do ar em cidades salubres, criando os denominados "pântanos aéreos", provocará o depauperamento físico e moral que "dá aos moradores de certas localidades singular e característica feição". Trata-se, enfim, de agir sobre o meio físico, para, corrigindo sua insalubridade, garantir a boa atmosfera moral da cidade. Embora revelando um conteúdo claramente ético-político, a proposição de Brito pretende se situar em um campo neutro - o do método positivo com sua racionalidade científica - como indica esta sua afirmação: "o engenheiro sanitário, no que lhe compete fazer, para evitar ou para corrigir a insalubridade nas aglomerações humanas, deverá atender às relações recíprocas entre os meios físico e social de cada localidade, para promover o projeto e a execução normal dos trabalhos sanitários necessários, e para manter o seu funcionamento de um modo seguro alheio às influências perturbadoras dos favores e dos temores da política".

Fundamentando seus pressupostos teóricos e epistemológicos na chamada teoria mesológica, Saturnino de Brito alinhava-se a todo um conjunto de formulações e experiências que, tomando o habitat urbano como objeto de investigação, constituirá um saber sobre a cidade no bojo de uma ideologia intervencio-



Av. Orozimbo Maia

Campinas - Canal do Saneamento -

Edição Nossa Casa

nista, que visava transformar a cidade de meio corruptor em meio corretor. Como observam Murard e Zylberman, ao longo do século XIX, "a cidade torna-se mensurável, e por isso, um terreno de experimentação, uma fonte possível de abstrações. Primeiro momento de ordenação de um saber sobre a cidade. Data de nascimento, talvez, das tecnologias urbanas, em sentido estrito" (MURARD e ZYLBERMAN, 1976, p.70). No Brasil, com pequeno atraso, atendo-nos ao campo da engenharia, Saturnino de Brito será pioneiro no projeto e execução de uma nova maquinaria urbana, cuja função era construir a cidade higiênica. É também pioneiro na formulação tanto de uma representação moderna da cidade, quanto de um método de levantamento das condições urbanas que marcou a gênese do planejamento urbano no Brasil.

A partir de cada elemento do meio, Brito definirá o programa de engenharia sanitária a ser implementado, com as respectivas obras de saneamento: quanto ao ar atmosférico, os trabalhos a serem realizados são os de dessecamento dos pântanos, arrasamento dos morros e arborizações do solo; quanto às terras e às águas, as obras deverão ser as de aterro, drenagem e retificação de cursos d'água. Mas também ruas e praças, como elementos do meio que são, serão objeto de intervenção, através do traçado das novas ruas e avenidas, do alargamento de ruas já existentes, construção de jardins e banheiros públicos, bem como do revestimento das margens dos cursos e estabelecimento de avenidas laterais, calçamento e limpeza das ruas, etc., inscrevendo os melhoramentos em um amplo conjunto de obras públicas, ao contrário da pontualidade dos empreendimentos que se faziam até então. E até mesmo as edificações públicas e particulares, em uma proposição claramente funcionalista, Brito recomendava serem construídas "conforme uso especializado - mercado, matadouro, banhos públicos, lavanderia, hospital - e com higiene". Por fim, acrescentava ao seu programa de engenharia sanitária, a remoção e disposição do lixo, o abastecimento de água potável e os esgotos de despejos e águas pluviais.

Um aspecto a ser destacado na teoria dos meios desposada por Saturnino de Brito é sua posição crítica em relação à teoria microbiana de Pasteur. Contrário à vacinação obrigatória e às inspeções domiciliares acompanhadas de fumegações, manifestações do então chamado "despotismo sanitário", Brito ridicularizava a idéia de que micróbios ou mosquitos poderiam ser responsáveis por doenças. Pois, para ele, apenas intervindo sobre o meio o engenheiro sanitarista debelaria as causas da epidemia. Todavia, apesar das suas insistentes críticas à teoria microbiana, Brito não a negará de modo absoluto, mas a considerará apenas uma hipótese, ainda não comprovada. Convicto de que apenas o conhecimento seguro das relações recíprocas entre o organismo e seus modificadores mesológicos "poderão facultar acertadas soluções para cada problema sanitário", Brito se manterá, em relação à teoria pastorianiana, na posição espectante, como afirma, limitando-se a "esperar que a 'depuração' filosófica se faça". Suas dúvidas, no entanto, não o impediram de utilizar sistemas de tratamento de esgotos baseados na doutrina microbiana, como a depuração pelo sistema Dibdin.

Para esclarecer a teoria dos meios de Brito, bem como sua posição em relação à teoria microbiana, é preciso lembrar a filiação e vínculo estreito que ele manteve com o positivismo, em particular com os ortodoxos do Apostolado Positivista, no Rio de Janeiro. Talvez, mais do que suas desconfianças em relação ao caráter científico da teoria pastoriana - que, aliás, não eram só suas - o que explique sua postura seja sua reação contrária à vacinação obrigatória, que promovia uma violência sobre os corpos, neles inoculando micróbios, e violava a privacidade do lar. Para Brito, se o controle pela vacina pretendia ser uma alternativa às práticas da quarentena e do cordão sanitário, as obras de saneamento seriam uma alternativa a todos eles em conjunto, tratando-se de uma ação eminentemente preventiva e que só poderia ser concebida e implementada a partir de um plano geral considerando a cidade como um organismo.

Abrimos um parêntese aqui para apontarmos a cisão do movimento higienista no Brasil⁵, marcada pela divisão dos positivistas brasileiros em duas correntes, os ortodoxos do Apostolado, sediados no Rio de Janeiro, que tinham em Benjamin Constant, Miguel Lemos e Teixeira Mendes seus principais ideólogos, junto aos quais se alinhava Saturnino de Brito, e o grupo paulista, independente do Apostolado, no qual se destacava o médico paulista, também sanitarista, Pereira Barreto, partidário de Pasteur e defensor das campanhas de vacinação como meio de controle das epidemias. Sem se excluírem de modo radical, essas duas posições antagônicas no seio do higienismo no Brasil vão confluir suas realizações em um mesmo sentido. Desse modo, médicos sanitaristas, positivistas e pastorianos, foram responsáveis pelas primeiras campanhas de saúde pública, através de vacinação massiva e forçada, criando, nos primeiros anos da República, uma nova relação do Estado com o corpo dos cidadãos. Enquanto engenheiros sanitaristas, também positivistas, mas anti-pastorianos, serão responsáveis pela construção de obras de saneamento urbano que introduzirão a modernidade técnica e estética nas cidades brasileiras. Ambos concorrerão para debelar as epidemias que assolavam inúmeras das principais cidades, viabilizando as condições prévias para o deslanche da industrialização.

Tal divisão entre os positivistas brasileiros e o caráter modernizador, ou não, de cada uma das correntes, é debatida por Paulo Eduardo Arantes (1988a, pp.185-194 e 1988b, pp.199-204) e Luiz Antonio de Castro Santos (1988, pp.193-198), em uma interessante polêmica em relação à qual gostaríamos de nos posicionar, tomando o caso de Saturnino de Brito como referência⁶. Para Santos - e esta é sua principal divergência em relação a Arantes - "a 'filosofia positiva' do Apostolado, passada a limpo, não deixou qualquer traço no processo de modernização conservadora evocado por Arantes. Foi conservadora por certo, mas não exerceu papel modernizador". Ao contrário dos "positivistas independentes como Pereira Barreto, que em São Paulo exerciam um papel político-cultural tão conservador quanto modernizador". Ficamos, nesta discussão, com Arantes, pois, tanto em Brito quanto em Barreto, ambos sanitaristas, aquele engenheiro e este médico, cada um pertencendo a uma das duas alas do positivismo no Brasil, podemos perceber a modernização presente na "sintonia (...) com os interesses materiais da república oligárquica" (SANTOS, 1988, p. 196).

Santos observa que "ao invés da retórica contra o 'despotismo sanitário', Barreto caminhava junto aos avanços da bacteriologia, antevendo as possibilidades que se abriam para o controle e redução da mortalidade através da higiene pública". E, em uma nota lateral, afirma que "foi a graduação na Europa que lhe abriu as portas para a aceitação da teoria microbiana". Sem dúvida, o fato de Barreto ter estudado medicina na Bélgica deve ter possibilitado seu contato com a teoria de Pasteur, no entanto, absolutamente esta teoria estava isenta de críticas e dúvidas no próprio solo europeu, como observará por diversas vezes Saturnino de Brito, ao citar, em apoio às suas teses, vários sanitaristas europeus. Nesse sentido, a discussão em torno da teoria microbiana também pode ser percebida na batalha do "tout-à-l'égout", no fim do século XIX, em Paris, revelando que as referências, irônicas e mordazes, que Brito faz ao que chegou a chamar de "terrorismo microbiano", por sua insistência, não podem ser reputadas apenas à sua posição contrária à violência sobre os corpos, forçados a neles terem inoculado micróbios, através da vacinação obrigatória, ou então à violência contra a privacidade do lar, resultante das inspeções domiciliares promovidas pelo sanitarismo despótico⁷.

Pois, se Brito defendeu o "tout-à-l'égout" até um certo período de sua prática profissional, situando-se junto aos engenheiros de "Ponts-et-Chaussées", assim como o aproveitamento dos esgotos domiciliares para a irrigação agrícola, como fertilizante do solo, contrariamente aos pastorianos, por outro lado, adotará o sistema eletroquímico no tratamento de esgotos, ou seu lançamento "in natura" nos cursos d'água ou mar aberto, optando pela purificação da água retirada dos rios ou lagos para o consumo doméstico, conforme prática então adotada nos Estados Unidos, "visto que a solução da purificação das águas para serviço potável é mais simples, segura e barata que a depuração dos despejos de esgotos" (BRITO, 1943d, p. 77)⁸.

As obras de saneamento que o Eng^o Saturnino de Brito projeta para a Cidade de Campinas, em um momento crítico de sua história econômica e social, ao serem realizadas, não apenas redefinirão radicalmente as condições de salubridade urbana, afastando a ameaça das epidemias, mas também introduzirão uma nova concepção de cidade, na qual a funcionalidade e, portanto, sua dimensão técnica, é valorizada em detrimento das outras características, em especial de sua forma, isto é, sua dimensão estética, que passa a ser determinada pelas soluções técnicas de saneamento.

Ainda que Brito reconhecesse a relevância da estética urbana – como mostram inúmeros de seus projetos que contêm inegáveis qualidades desse ponto de vista, bem como seu interesse pelas idéias sitteanas, mesmo que incorporadas de modo oblíquo⁹ - tal preocupação ainda não está tão explícita em 1897, quando realizou seus projetos para Campinas. Mesmo fazendo referência a possíveis "predicados estéticos" que as avenidas que propõe para alguns fundos de vales ofereceriam, sua prioridade é o controle das águas. Um controle técnico que se fará através de obras hidráulicas e de aterramento, que passarão a configurar uma nova paisagem urbana, marcada pelo grande equipamento que se impõe sobre o conjunto da cidade, articulando suas partes, retificando e regularizando os cursos d'água, tentando domesticá-los.

Disciplinando a água, através de um controle técnico estrito de sua captação, de seu armazenamento, de seu tratamento e de sua distribuição, as obras de saneamento de Saturnino de Brito introduzem um novo paradigma hídrico na estruturação topológica do espaço urbano. No lugar de chafarizes, por onde a água escorria sem limites, segundo um princípio linear de distribuição, Brito sugere uma rede domiciliar de distribuição, medindo o volume consumido por cada casa ou estabelecimento¹⁰. O processo de laicização e desencantamento da água, que se inicia com Lavoisier reduzindo o precioso líquido a uma fórmula abstrata – H₂O – será completado com sua transformação em mercadoria, condição para que novas formas de sociabilidade e comportamento se instaurem associadas a novos hábitos de higiene.

Um último aspecto a ser destacado nas propostas de Brito para Campinas diz respeito à implantação de avenidas marginais aos cursos d'água. Se do ponto de vista paisagístico tratava-se de uma solução de cunho modernizador, o bulevar sanitarista de Brito, com o canal a céu aberto ladeado por passeios arborizados e tabuleiros gramados, promoveu um aproveitamento ecologicamente prejudicial do fundo de vale, sacrificando matas ciliares e várzeas alagadiças em uma artificialização radical da paisagem. Em 1924, quando elabora um plano para o vale do rio Tietê, entre

a Penha e a Lapa, Brito adotará uma solução diversa, preservando, então, o ecossistema varzeano, com o afastamento das vias em relação ao canal do rio. Mas é, sobretudo a partir das obras de drenagem pluvial de Saturnino de Brito para Campinas, em que o canal passa a desenhá-la a cidade, que a solução de avenidas marginais em fundos de vale passará a ser adotada em grande parte das cidades brasileiras. Tal modo de aproveitamento do talvegue, aplicado ao longo de todo o século XX, em que se privilegia a circulação das águas e dos veículos em detrimento das condições naturais, apenas recentemente tem sido questionado.

Enquanto Brito implantava melhoramentos em Campinas, seu ex-colega da Escola Politécnica, o Eng^o Euclides da Cunha¹¹, acompanhava a epopéia de Canudos, povoado em que "Não se distinguiam as ruas. Substituía-as Dédalo desesperador de becos estreitíssimos, mal separando o baralhamento caótico dos casebres feitos ao acaso, testadas volvidas para todos os pontos, cumeiras orientando-se para todos os rumos, como se tudo aquilo fosse construído, febrilmente, numa noite, por uma multidão de loucos..." (CUNHA, 1901, p.192). Em uma mesma época, duas situações históricas radicalmente antagônicas: os planos urbanísticos modernizadores dos engenheiros, viabilizando a expansão do capital, e os jagunços de Canudos desenhando uma "urbs monstruosa", que o exército da República nascente reduzirá a ruínas...

Bica do Guanabara . 1919



ANDRADE, C. R. M. de. *A Peste e o Plano. O urbanismo sanitário do Engº Saturnino de Brito*. Dissertação, São Paulo, FAU-USP, 1992.

_____. Camillo Sitte, Camille Martin e Saturnino de Brito: traduções e transferências de idéias urbanísticas, In: Ribeiro, Luiz Cesar de Queiroz e Pechman, Robert (org.). *Cidade, Povo e Nação. Gênese do Urbanismo Moderno*. Rio de Janeiro, Editora Civilização Brasileira, 1996.

_____. “Novo Arrabalde”: o desenho de um novo modo de vida. In: LEME, M. C. da S. (coord.). *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo, FUPAM e Studio Nobel, 1999.

_____. “Putrid miasmata”: higienismo e engenharia sanitária no século XIX. In: *Cadernos de Arquitetura*. Bauru, UNESP, nº2, julho 7 dezembro de 2000.

ARANTES, P. E. O Positivismo no Brasil: breve apresentação do problema para um leitor europeu, In: *Novos Estudos CEBRAP*. São Paulo, nº 21, julho/1988a.

_____. Manias e campanhas de um benemérito: breve nota sobre o Dr. Pereira Barreto e o Positivismo no Brasil, em resposta a Luiz Antonio de Castro Santos, In: *Novos Estudos CEBRAP*. São Paulo, nº 22, outubro/1988b.

BADARÓ, R. de S. C. *Campinas, o despontar da modernidade*. Campinas, CEAP/PUCCAMP e Centro de Memória – UNICAMP, 1996.

BRITO, F. S. R. de. *Esgotos - Parte Geral. Obras Completas, Vol II*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1943a. (Este livro foi publicado em 1902 pela Livraria F. Briguiet & C., Rio de Janeiro).

_____. Projetos e relatórios. Saneamento de Vitória, Campinas, Petrópolis, Itaocara, Paraíba (João Pessoa), Paraíba do Sul e Juiz de Fora, In: *Obras Completas de Saturnino de Brito, vol.V*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1943b.

_____. Projetos e Relatórios. In: Saneamento de Campos. *Obras Completas, vol. VI*. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1943c.

_____. Pareceres. In: *Obras Completas. Vol. XVI*, Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1943d.

Referências Bibliográficas

BOTELHO, M. H. C. Saturnino de Brito e o saneamento urbano, In: *Suplemento Cultural do Jornal O Estado de São Paulo*, 21/1/1979.

CUNHA, E. da. *Os Sertões*. São Paulo, Editora Três Livros e Fascículos, 1984 (1901).

GOUBERT, J. *La conquête de l'eau. L'avènement de la santé à l'âge industriel*. Paris, Éditions Robert Lafont, 1986.

LAPA, J. R. do A. *A Cidade. Os cantos e os antros*. Campinas 1850-1900. São Paulo, EDUSP, 1995.

LINS, I. *História do Positivismo no Brasil*. São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1964.

LOPES, M. B. *Práticas Médico-Sanitárias e Remodelação Urbana na Cidade de Rio de Janeiro 1890-1920*. Tese, Departamento de História do IFCH-UNICAMP, Campinas, 1988.

MURARD, L. et ZYLBERMAN, P. *Le Petit Travailleur Infatigable ou le Proletaire Régénéré, Recherches*, Fontenay-sous-Bois, 1976.

PORTO, A. Positivismo e seus dilemas, In: *Ciência Hoje*, Vol. 6, nº 34. São Paulo, SBPC, agosto/1987.

SANTOS, L. A. de C. Meia palavra sobre a Filosofia Positiva' no Brasil: diálogo com Paulo Eduardo Arantes, In: *Novos Estudos CEBRAP*. São Paulo, nº 22, outubro/1988.

SEGOND, L.A. *Histoire et systématisation générale de la Biologie principalement destinée à servir d'introduction aux études médicales*. Paris, Chez J.B. Baillière, 1851.

SEMEGHINI, U. C. *Do café à indústria. Uma cidade e seu tempo*. Campinas, Editora da Unicamp, 1991.

TEIXEIRA, L. A. Da transmissão hídrica à culicidiana: a febre amarela na Sociedade de Medicina e Cirurgia de São Paulo, In: *Revista Brasileira de História*. São Paulo, ANPUH, vol.21, nº 41, 2001.

TELAROLLI JR, R. *Poder e Saúde: as epidemias e a formação dos serviços de saúde em São Paulo*. São Paulo, UNESP, 1996.

Carlos Roberto Monteiro de Andrade

Arquiteto e Urbanista pela FAU-USP, Bacharel em Ciências Sociais pela FFLCH-USP, Mestre e Doutor pela FAU-USP; Professor da EESC-USP e Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura da EESC-USP; trabalhou na organização da edição brasileira do livro de Camillo Sitte, "A Construção de Cidades segundo seus princípios artísticos", publicado pela Editora Ática; atualmente, é arquiteto responsável pela elaboração do Plano Diretor do Campus II da USP - São Carlos. candrade@sc.usp.br

1 Este artigo retoma, com alguns acréscimos e modificações, parte do capítulo 3 de nossa dissertação de mestrado (ANDRADE, 1992), A Peste e o Plano. O urbanismo sanitaria do Eng.º Saturnino de Brito, em que estudamos as propostas de Brito para Campinas, bem como parte do capítulo 4, onde discutimos suas posições frente à doutrina bacteriológica. Além de dispormos de trabalhos que foram publicados de lá para cá, em especial o livro de José Roberto do Amaral Lapa (1995), **A Cidade. Os cantos e os antros. Campinas 1850-1900**, que ilumina de modo brilhante meio século da história urbana campineira, também procuramos incorporar novas questões e reflexões sobre os projetos de Brito aqui analisados. Como o conjunto deste número da *Óculum*, este nosso texto é em homenagem ao Toninho, nosso colega da turma de 1970 da FAUUSP, cujo idealismo pelo qual morreu ainda nos faz acreditar nas velhas utopias.

2 Ver a respeito, (ANDRADE, 1999, pp. 196-204).

3 O trabalho de LAPA (1995), contém uma extensa bibliografia sobre a história da Cidade de Campinas em fins do século XIX, aprofundando substancialmente a história de seu saneamento em três capítulos que abordam o assunto. Consulte-se a respeito das transformações econômicas sofridas pela cidade no período, SEMEGHINI, (1991), e ainda BADARÓ (1996). A respeito das epidemias de febre amarela em Campinas, o artigo de TEIXERA (2001) trouxe novos elementos para uma melhor compreensão do tema e contribuiu para esclarecermos as origens das propostas de Saturnino de Brito para Campinas.

4 (BRITO, 1943a, p. 19). Vale observar aqui que Brito apoiará integralmente suas formulações na "Théorie des milieux" exposta por SEGOND, L.A. *Histoire et systématisation générale de la Biologie principalement destinée à servir d'introduction aux études médicales*, Paris, Chez J.B. Baillière, 1851, pp.115-35. Sobre Segond, consulte-se o livro de LINS, Ivan; *História do Positivismo no Brasil*, São Paulo, Companhia Editora Nacional, 1964.

5 Uma análise desta cisão do movimento higienista no Brasil é feita por LOPES (1988).

6 Veja também, a respeito, os artigos de PORTO (1987, pp. 55-61) e BOTELHO (1979).

7 A utilização do termo "despótico" só faz sentido quando referido às autoritárias medidas de saúde pública adotadas por Osvaldo Cruz, no Rio de Janeiro, durante a gestão do Presidente Rodrigues Alves, que desencadearam a célebre revolta popular contra a vacinação obrigatória, em 1904.

8 Veja-se também BOTELHO (1979).

9 Analiso a incorporação das concepções de Camillo Sitte pelo Eng.º Saturnino de Brito (ANDRADE, 1996, pp.287-310).

10 A respeito da oposição, na França do início do século XIX, entre as duas técnicas de distribuição de água nas cidades, em linha ou em rede, consulte-se o excelente livro de GOUBERT, Jean-Pierre (1986, p. 51).

11 Saturnino de Brito ingressou na Escola Politécnica em 1881, formando-se em 1886, enquanto Euclides da Cunha ingressou em 1885, onde cursou apenas o primeiro ano, transferindo-se, em 1896, para a Escola Militar, na Praia Vermelha.

Ramos de Azevedo

e seu projeto de posturas para uma nova Campinas

Ana Maria Reis de Góes Monteiro

A partir dos anos setenta do século passado, pode-se observar, na região de Campinas, a consolidação definitiva do complexo cafeeiro, abrangendo a produção, o transporte, a comercialização, os serviços financeiros, além de inúmeras atividades correlatas. Porém, a realidade urbana daquela cidade era bastante distinta do seu progresso econômico. Suas ruas eram sujas, esburacadas e sem calçamento, sendo constantes as críticas a essa situação.

O romper da década de 1880 anunciou a presença de uma vida urbana que, cada vez mais intensa e diversificada, exigia a incorporação e a multiplicação de edifícios que correspondessem às novas necessidades sociais. Aos edifícios públicos, construídos no período, incorporaram-se novos programas, além de inéditas soluções técnico-construtivas. Não obstante, passaram a expressar uma composição arquitetônica que ainda não se vira por estas paragens. Intensificou-se também a implantação de obras de infra-estrutura, de saneamento e de embelezamento da cidade.

O engenheiro-arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo¹ (1851-1928) foi o profissional responsável pela introdução dessa nova arquitetura. São dele grande parte dos principais e mais significativos edifícios construídos até meados da década de 1880. Seu legado arquitetônico, além das qualidades intrínsecas, conferiu qualidade aos espaços em que foi inserido e, em seu conjunto, foi responsável pelo estabelecimento de uma outra urbanidade.

Titulo 1.º

Do arreamento da cidade; divisões da cidade por perimetros. ~ Nomenclatura das ruas e praças e numeração dos edificios. ~ Alinhamento e nivelamento das construções. ~

Secção 1.ª

Do arreamento da cidade; divisões da cidade por perimetros.

Art. 1.º — A Camara fará levantar a planta da cidade com o seu desenvolvimento futuro, projectado por meio de ruas, avenidas, praças, etc.

Art. 2.º — As ruas novas a projectar terão um minimo 15.º de largura e um minimo tambem de altura. As ruas de fora sempre procurarem a direcção rectilinea.

§. 1.º — Se as ruas ou avenidas não se afastarem os trechos das ruas deverão se concordar, e de preferencia

§. 2.º — As praças ou largos terão a forma de uma figura quadrada ou rectangulo perimel.



Há que se revelar ainda que a privilegiada condição social, política, cultural e, principalmente, econômica da cidade de Campinas propiciou oportunidades a vários empreendedores. Esses, independente da crença político-partidária, foram, ao lado da elite agrária, os promotores da modernidade. E, se naquele momento, o ser moderno significava novos padrões sociais, mudanças no modo de produção representava também o anseio de que a fisionomia urbana expressasse a força do capital e o poder da burguesia local. Assim, buscando a implantação de uma nova imagem para Campinas e procurando instituir as normas burguesas do bem viver, tornou-se cada vez mais premente a necessidade de manter a cidade asseada, desodorizada, aformoseada.

Como forma de viabilizar o controle sobre a produção do espaço urbano foram promulgadas, nos últimos vinte anos do século XIX, duas legislações municipais que, além de induzirem a uma outra ordem social, burguesa, reiteraram o viés higienista, levando a um redesenho da cidade. Foram elas, o Código de Posturas de 1880² e a Lei nº 43 de 1895³.

O conjunto de leis de 1880, já no seu 1º Título, "Edificação e Aformoseamento", explicitava um propósito de aformoseamento e, no seu todo, uma preocupação com a salubridade, de forma que saneamento e embelezamento se consorciavam, criando condições para a efetiva modernização da cidade. Por seu lado, a Lei nº 43 de 1895 instituía o que se poderia chamar primeiro código de construções da cidade (BADARÓ, 1996, p. 32), estabelecendo normas de higiene para as construções dentro do perímetro urbano, definindo a porcentagem máxima de

ocupação dos lotes, a obrigatoriedade de ventilação e iluminação natural em todos os ambientes e os recuos mínimos. Fixava também os pés direitos, as espessuras das alvenarias. Proibia, ainda, a construção em terrenos alagadiços ou pantanosos, exigindo também ligações de esgotos e captação de águas pluviais.

A essas duas, some-se um manuscrito, de autoria de Ramos de Azevedo e Luiz Augusto Pinto⁴, intitulado "Projeto de Código de Posturas, arruamento, nomenclatura, construções, etc."⁵ que, além de evidenciar uma concepção calcada em modelos europeus de salubridade e estética urbana, deixava claro a organização territorial que se queria estabelecer. A moderni-

dade revelada em tal original é surpreendente, de tal forma que, mesmo não sendo promulgado, muitos de seus artigos serviriam de base para a concepção da Lei Municipal nº 43, implantada dez anos após o documento em questão.

O que ficou evidente ao se analisar tal projeto de posturas foi que Ramos de Azevedo, além de reconhecer e partilhar do modelo republicano⁶, demonstrava conhecer as mais modernas intervenções urbanas européias e também compartilhava uma visão que em tudo se afinava com a da burguesia local, para quem a cidade começava a se transformar em fonte de reserva de valor.

Nesse contexto, este artigo propõe-se a apresentar a proposta de Ramos de Azevedo para um Código de Posturas, revelando seus propósitos civilizadores e verificando que muito mais do que o contraste entre a cidade de tijolos e a de taipa, sua presença em Campinas significou uma nova maneira de controlar, produzir e visibilizar a cidade.



Campinas, por volta de 1883, acervo M. Luiza Pinto de Moura

Projecto de Código de Posturas, Arruamento, Nomenclatura, Construções, etc.

O "Projecto de Código de Posturas, Arruamento, Nomenclatura, Construções, etc.", datado de nove de janeiro de 1885, composto de sete títulos, além de um item relativo às "Funções do arruador", tratava das seguintes questões: Do arruamento, divisões da cidade por perímetros, nomenclatura das ruas e praças e numeração dos edifícios, alinhamento e nivelamento das construções; Fecho das propriedades, calçamento dos passeios; Construção e reconstrução de obras, fossas para latrinas; Padrão Municipal; Escavações, águas e esgotos; Conservação dos edifícios, ruas, praças e outras construções, arborização, aformoseamento da cidade; Trânsito público, disposições diversas em benefício dos habitantes; Desapropriações, servidão pública, usurpação de direitos sobre propriedades municipais e particulares.

Essa proposta, apresentada à Câmara Municipal no mês de janeiro daquele mesmo ano⁷, era complementada por um outro conjunto de artigos elaborados por Almeida Salles, procurador da Câmara Municipal. O teor desse complemento nos é desconhecido, mas a julgar pelo cargo que ocupava, é provável que fossem relativos ao comportamento social esperado, bem como às respectivas punições.

Os títulos constantes da legislação proposta por Ramos de Azevedo e Luiz Pinto, bem como a composição da comissão que a analisou - da qual faziam parte advogados, médicos e engenheiros - evidenciava o entendimento que combinava o saber médico e a engenharia na melhoria das condições de vida na cidade. Um olhar mais detalhado sobre cada capítulo daquele projeto evidenciava o afinamento existente entre seus ideais modernizadores e os da burguesia local que, neste momento, procurava assumir "(...) ainda que em dimensões provinciais e guardadas as proporções, a silhueta de cidades européias do século XIX, nas quais, em termos das dimensões de espaço e proporções dos edifícios, alguns exemplares arquitetônicos - no público e no privado - dão bem mostra da força do capital⁸ e do poder burguês" (LAPA, 1996, p. 183).

Do arruamento da cidade; divisões da cidade por perímetros

O Título 1º do Código de Posturas apresentado por aqueles engenheiros dividia-se em três seções. A primeira, "Do arruamento da cidade; divisão da cidade por perímetros", era organizada em quatro artigos. Desses, o primeiro e o terceiro revelavam a intenção de um redesenho de Campinas, já que os autores faziam menção, ainda que de forma não detalhada, à realização de um plano (artigo 1º) para uma cidade radioconcêntrica (artigo 4º), demonstrando que havia necessidade de adaptações, de inserção de largas avenidas, equipamentos e monumentos que refletissem o decoro exigido para uma cidade que se queria moderna, bela e saudável.

Nesses artigos, ao redefinir a rua, com quinze ou trinta metros, que deveria prioritariamente manter a direção retilínea, inseria-se um novo parâmetro para a relação entre o público e o privado. Ao longo do século XVIII e início do XIX, a oposição rua-casa foi fundamental na definição dos papéis e hierarquias da sociedade escravocrata, na qual a rua era o lugar dos negros escravos, responsáveis pelo funcionamento dos espaços privados. Agora, a fluidez do trânsito, a circulação desimpedida dentro da cidade, a criação de eixos de perspectivas era o que importava. Através dos desenhos das fachadas, da regularidade do alinhamento, do traçado retilíneo, da proposta para uma arquitetura moderna, percebia-se a intenção de se estabelecer uma unidade estética, um espaço público limpo e ordenado, no qual imperasse a respeitabilidade burguesa, tão estimada pela sociedade do café (ROLNIK, 1997, p. 34).

Por outro lado, os perímetros concêntricos, definidos como o do comércio, o médio e o dos arrabaldes, remetiam ao programa de um pré-zoneamento urbano (SALGADO, 1992), entendido como uma maneira de hierarquizar o sistema viário, de disciplinar a localização de edifícios em função do seu uso, mas também, como uma forma de confirmar o agrupamento de seus habitantes segundo suas distinções e classes, definindo a criação de territórios específicos.



Assim, sob a égide do aformoseamento e do saneamento urbano, expressava-se a preocupação com a produção de uma nova imagem para a cidade, com um cenário limpo e ordenado, de forma que, dentro das duas primeiras regiões demarcadas, as preocupações com as representações da cidade burguesa estavam muito mais presentes do que na terceira, a dos arrabaldes. Se, nas primeiras, as prescrições da lei proposta indicavam para uma modernização e uma certa homogeneidade da paisagem, na última, em determinadas condições, aceitava-se um certo quê de colonial, coisa impensável nas demais. Assim sendo, os proprietários de terrenos dentro do primeiro e segundo perímetros eram obrigados a mantê-los murados, somente admitindo-se fechos de muros de alvenaria de tijolos ou de pedras, rebocados e pintados, guarnecidos superiormente de molduras ou cornijas, sendo ainda permitidos os fechamentos com balaustradas de pedra sobre embasamento de alvenaria, grades de ferro ou madeira aparelhada, convenientemente pintadas. Nos arrabaldes, ainda eram aceitos muros de taipa, contanto que rebocados e cobertos de telhas emboçadas, fechamentos de arame e postes de ferro ou madeira aparelhada e pintada, com a condição expressa de serem ornamentados com plantas que deveriam estar sempre cuidadas de forma a não prejudicar o trânsito público.

Ainda que não explícito, delimitando o último dos perímetros, além do qual não seria mais considerada cidade, poderia ser imaginada uma grande avenida periférica que funcionaria como uma muralha delimitadora, separando o espaço da cidade da zona de chácaras. Embora não se saiba exatamente qual a demarcação dos perímetros proposta por Ramos de Azevedo e Luiz Pinto, sabe-se que as avenidas, ruas e travessas com largura de quinze metros, já previstas no Código de Posturas de 1880, não seriam criadas no que se poderia chamar de centro histórico da cidade. Porém, ao se sobrepor ao mapa de Campinas de 1900 a existência das atuais Avenidas Andrade Neves, Barão de Itapura, Moraes Sales e Júlio de Mesquita, pode-se intuir a demarcação limítrofe do perímetro dos arrabaldes. Nesse espaço, para além do urbano localizavam-se as construções ditas insalubres, como o Matadouro, o Asilo de Morféticos, os cemitérios, as habitações operárias, etc. Dessa forma, era evidente que se destinava o centro aos altos funcionários, chefes políticos, comerciantes ricos, enfim, aos membros da classe dominante. O segundo perímetro, à classe média,

profissionais liberais, pequenos fazendeiros, funcionários de médio escalão. Por fim, designava-se o anel externo ao resto da sociedade urbana (LEMONS, 1976, p. 170).

No Código de Posturas de 1880, a obrigatoriedade em se calçar as testadas das propriedades particulares, vista como uma medida saneadora do meio, já estava presente. Porém, a Câmara Municipal não designava o material a ser utilizado. Ramos de Azevedo e Luiz Pinto iriam confirmar essa precaução e ainda determinar que o único material permitido para tal fim seria a pedra lisa, contanto que apresentasse condições de solidez e durabilidade. Embora os dois engenheiros expressassem em seus artigos preocupações saneadoras e estéticas, não se pode deixar de notar que os proprietários dos terrenos deveriam realizar o calçamento às suas expensas, em uma parceria, ainda que compulsória, entre a Câmara Municipal e a população.

Uma outra questão relevante, era a clara menção ao loteamento, ou seja, ao desenho das novas ruas, quarteirões e lotes. Ao longo do século XIX, a terra iria substituir gradualmente o escravo na composição da riqueza. Essa mudança interviria diretamente no crescimento das cidades na medida em que os limites de um terreno passavam a ser muito importantes já que, além da sua localização dentro ou fora do perímetro urbano, era a partir da sua demarcação e de sua área, que se poderia atribuir um preço e registrá-lo enquanto propriedade privada (ROLNIK, 1997, p.34).

Naquele momento, novos moradores eram agregados à cidade: trabalhadores da ferrovia, das indústrias, comerciantes, profissionais liberais recém chegados, gerando uma demanda maior por habitações. Ramos de Azevedo dava-se conta do momento vivido por sua cidade, preocupando-se com a insalubridade e o crescimento desordenado. Assim, legislar sobre a venda de glebas particulares cujos proprietários deveriam apresentar à Câmara Municipal uma planta contendo seus terrenos e os

adjacentes, com o projeto dos logradouros propostos, era também uma maneira de controlar o desenvolvimento da cidade. A edilidade faria as modificações que julgasse convenientes ou necessárias e só, então, se procederiam os trabalhos e a venda dos lotes. Ramos de Azevedo e Luiz Pinto propunham, com o instrumento de regulação do espaço urbano que tinham em mãos, criar diretrizes para orientar o crescimento da cidade, prevenindo problemas de ligação viária entre novos bairros e o centro da cidade, evitando descontinuidades na malha urbana.

Além disso, pode-se também entender o lote não apenas como uma porção cadastral, mas considerar sua forma como um dos condicionantes do partido arquitetônico, não só no que diz respeito à volumetria do edifício como também às relações que serão estabelecidas entre o lote, o edifício, as ruas e seu entorno. Dessa forma, é possível considerar o desenho do lote como um dos condicionantes da forma da cidade, ou ainda, que a tipologia edificada é um dos determinantes da forma urbana, aqui entendida como um conjunto de arquiteturas ligadas entre si por relações espaciais. Os engenheiros estariam, portanto, não só preocupados com o crescimento da cidade, mas também com sua forma final, na qual todos os elementos, fossem eles a rua, a praça, o quarteirão, o lote ou o edifício, concorriam para sua definição final, sendo, por isso, passíveis de qualificação.

Nomenclatura das ruas e praças, numeração dos edifícios

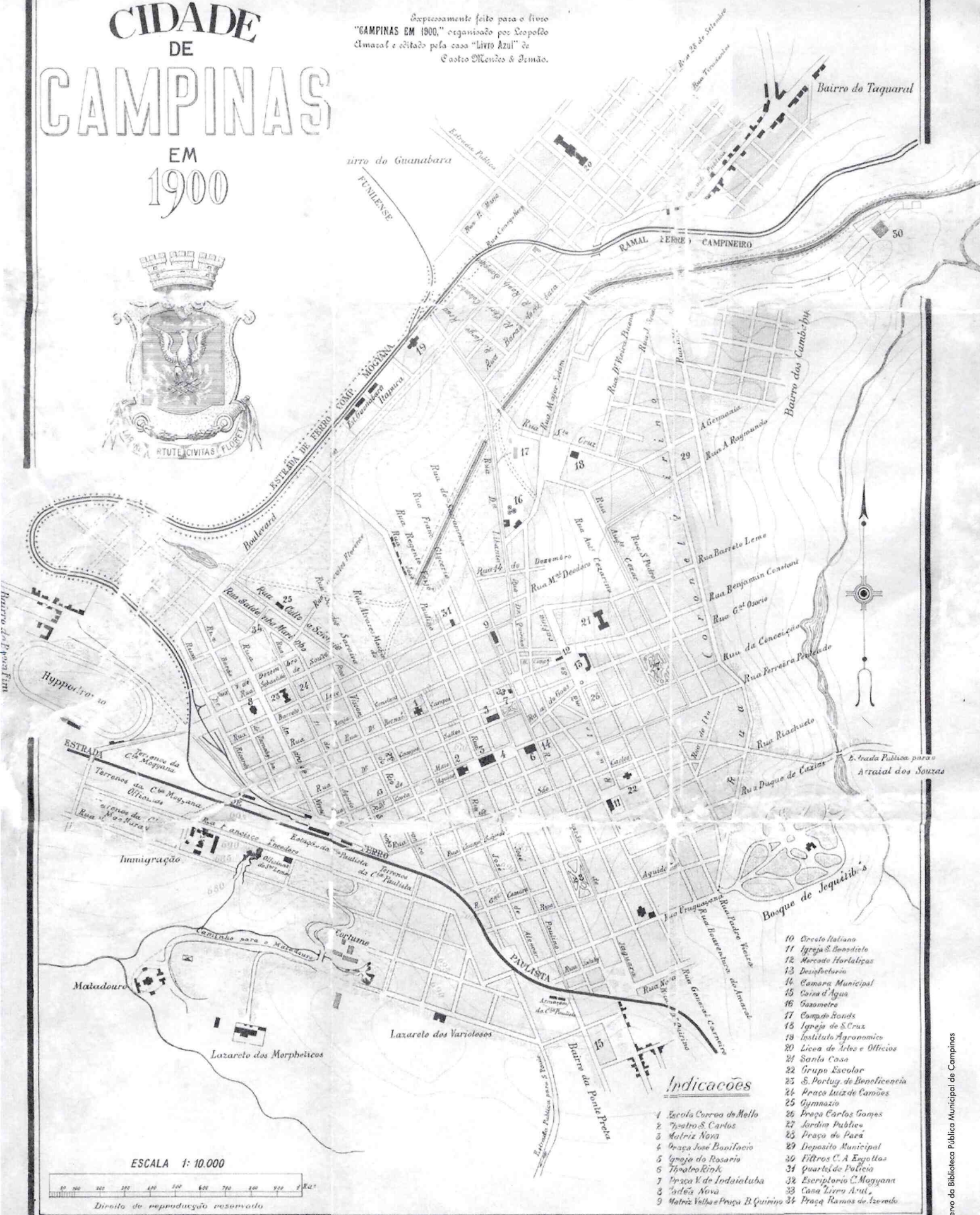
Na seção 2ª, ainda do Título 1º, Ramos de Azevedo e Luiz Pinto propunham que a Câmara Municipal mandasse assentar placas com os nomes das ruas e praças e que os proprietários fossem obrigados a numerar suas propriedades.

Lapa afirma que o desenho urbano da Campinas colonial, que chegou à segunda metade do século XIX, continha uma malha viária cuja extensão e largura das ruas e caminhos tornavam, de certa maneira, desnecessário conferir-lhes identificação, já que todos se conheciam naquela cidade, na qual a teia de relações sociais era marcada pela pessoalidade dos moradores e de suas relações (LAPA, 1996, p. 39).

O fato de todos se conhecerem, da teia de relações sociais ser marcada pela pessoalidade, característica da pequena urbe, ia de encontro à imagem cosmopolita que se queria propagar para Campinas. A necessidade permanente de localização e identificação dos logradouros era inerente à cidade racional que Ramos de Azevedo e Luiz Pinto imaginavam com suas propostas. A objetividade e a racionalidade podiam ser encontradas também no método estabelecido para a identificação dos edifícios que - seguindo a orientação mais aproximada das ruas, norte/sul ou leste/oeste - deveriam ser numerados por duas séries de algarismos, sendo os pares de um lado da rua e os ímpares do outro o que, de certa forma, se vê até hoje.⁹

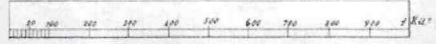
CIDADE DE CAMPINAS EM 1900

Especially made for the book "CAMPINAS EM 1900," organized by Leopoldo Amaral e editado pela casa "LIVRO AZUL" de Castro Mendes & Simão.



- Indicações**
- 1 Escola Correo de Mello
 - 2 Theatro S. Carlos
 - 3 Matriz Nova
 - 4 Praça José Bonifácio
 - 5 Igreja do Rosário
 - 6 Theatro Rink
 - 7 Praça V. de Indaialuba
 - 8 Igreja Nova
 - 9 Matriz Velha e Praça B. Quirino
 - 10 Orto Italiano
 - 11 Igreja S. Benedicto
 - 12 Mercado Hortaliças
 - 13 Despachatório
 - 14 Câmara Municipal
 - 15 Casa d'Água
 - 16 Casometro
 - 17 Campo Bonds
 - 18 Igreja de S. Cruz
 - 19 Instituto Agronomico
 - 20 Lica de Artes e Officinas
 - 21 Santa Casa
 - 22 Grupo Escolar
 - 23 S. Portug. de Beneficencia
 - 24 Praca Luiz de Camões
 - 25 Gymnasio
 - 26 Praça Carlos Gomes
 - 27 Jardim Publico
 - 28 Praça do Pará
 - 29 Deposito Municipal
 - 30 Filtros C. A. Egoilias
 - 31 Quartel de Policia
 - 32 Escriptorio C. Mogiana
 - 33 Casa Livro Azul
 - 34 Praça Ramos de Azevedo

ESCALA 1: 10.000



Diritto de reprodução reservado

ESTAB. GRAPHICO V. STEIDEL & C. S. PAULO

Do alinhamento e nivelamento das construções

32

O artigo 18, do Título 1º do Código de Posturas de 1880 previa que toda edificação deveria ser construída no alinhamento das ruas, exceto se estivesse dentro de terrenos murados. A proposta de Ramos de Azevedo e Luiz Pinto iria confirmar o anteriormente estabelecido, reiterando que caberia ao arruador dar o preciso alinhamento e nivelamento, sem o que nenhuma obra poderia ser feita nas testadas dos lotes. Para tanto, os interessados deveriam enviar um pedido por escrito ao fiscal da freguesia que o encaminharia ao arruador, o qual marcaria o dia e a hora em que seria efetuada a diligência e, se tal não ocorresse, o proprietário não poderia dar início à construção. Caso o fizesse, seria obrigado a demolir o já executado.

O significado urbano do alinhamento estava estreitamente vinculado a uma nova relação entre o público e o privado, na qual a rua teria como função prioritária o escoamento e a fluidez do trânsito. Mas, se as ruas podem ser consideradas como lugar de circulação, pode-se também dizer que seus traçados estabelecem uma relação mais direta entre a cidade e o território. Por seu lado, as praças, consideradas como local dos encontros, dos acontecimentos e das práticas sociais, deveriam apresentar a forma de uma figura geométrica regular, cabendo ainda às construções à sua volta estarem rigorosamente alinhadas e niveladas. Assim, compondo-se um cenário, a relação entre o edifício e o espaço urbano dar-se-ia, dentre outras coisas, por intermédio da uniformidade das fachadas alinhadas às ruas e praças.

Porém, ao mesmo tempo em que os autores estavam interessados em divulgar e estabelecer uma outra urbanidade, o que estampavam os jornais era bastante diverso. O que se notava era o descompasso entre a realidade urbana e o desejo de progresso aqui entendido, dentre outras coisas, como a necessidade de adoção de medidas saneadoras do meio.

Compinas, 1899, Acervo M. Luiz Pinto de Moura



R. Francisco Glicério (antiga R. do Rosário)

Construção e reconstrução de obras. Fossas para latrinas

No Título 3º - "Construção e reconstrução de obras. Fossas para latrinas. Padrão Municipal", Ramos de Azevedo e Luiz Pinto introduziram, entre outras coisas, exigências diretamente ligadas à higiene da habitação, estipulando condições mínimas para as casas proletárias e os cortiços.

O título acima era dividido em três seções, sendo que a primeira, "Construção e reconstrução das obras", tinha vinte e um artigos. O primeiro deles, determinava que todos que quisessem construir no alinhamento das ruas e praças deveriam apresentar ao arruador um esboço claro da obra a ser construída e uma cópia do aprovado seria arquivada na Câmara Municipal. Caso o croqui apresentado não estivesse de acordo com o Padrão Municipal e as posturas vigentes, o engenheiro da Câmara deveria indicar as modificações necessárias, estando implícito que o proprietário ou construtor deveria segui-las à risca. Com isso, procurava-se introduzir dois conceitos extremamente modernos, que se mantêm até hoje na organização da cidade: o primeiro deles determinava que caberia aos interessados apresentar o projeto que quisessem construir e o segundo assinalava que competiria ao poder local a aprovação ou não de tais intenções. Dessa forma, estabelecia-se o controle sobre a produção de todo o espaço urbano, fosse ele público ou privado.

Nos artigos seguintes, Ramos de Azevedo e Luiz Pinto, estabeleceram a regulamentação sobre a construção de andaimes e do fechamento das obras com tapumes, sendo que nos dois primeiros perímetros mencionados seriam necessárias a formação de um recinto fechado com 2,50 m de altura mínima e entradas guarnecidas de portas. O material a ser utilizado na obra deveria ser introduzido incontinenti no recinto, nada absolutamente restando no lado de fora, de modo a preservar a limpeza das ruas e praças. A largura dos andaimes não poderia exceder a do passeio e o local deveria ser fartamente iluminado.

Os engenheiros, ao se proporem legislar sobre aquelas estruturas provisórias e os tapumes das obras dentro do perímetro urbano, cuidavam da segurança da

população. Mas, a preocupação com a normatização do uso de andaimes significava que a cidade de certa forma se verticalizava, já que a consolidação do uso do tijolo aliada às novas técnicas, que não mais a taipa, permitia a construção de edifícios com mais de dois pavimentos. Além disso, ao determinar a circunscrição do canteiro dentro do domínio do espaço particular da obra, estabelecia-se a precedência do público sobre o privado.

Nos artigos 21º ao 31º, legislaram sobre a produção do espaço privado. O artigo 21º prescrevia que no primeiro perímetro não seriam admitidos recuos em relação ao alinhamento das ruas e praças, mas não dispunha sobre o afastamento das construções em relação às divisas laterais do lote, o que pouco tempo depois tornar-se-ia corrente, particularmente nas residências, de modo a garantir a iluminação e ventilação naturais em todos os ambientes.

Tal artigo prescrevia ainda que além do primeiro quadro, as edificações poderiam ser recuadas em relação à rua, mas nunca menos de cinco metros. Nesse caso, a frente seria fechada por meio de grades, balaustradas ou arame com postes.

O artigo 22º proibia, por toda área considerada urbana, telhados que fossem visíveis da rua, coberturas de uma única água ou executadas com

palha, sapé ou outras similares. Da mesma forma, no primeiro perímetro eram proibidas construções em estilo chalet e a existência de sótãos que pudessem ser vistos dos logradouros. Determinava-se também que todas as construções deveriam ser pintadas por todos os lados e partes visíveis das ruas e praças, excetuando-se as que fossem realizadas com algum tipo de revestimento natural admitido, provavelmente, o tijolo e as pedras em geral.

No artigo 26º, determinavam que não seriam admitidos caixilhos cujas folhas abrissem para ruas e praças, a menos que estivessem a três metros de altura. Ao mesmo tempo, propunham uma certa homogeneidade das fachadas, particularmente, no primeiro perímetro. Além disso, todos os prédios deveriam ter as águas pluviais canalizadas e conduzidas por meio de tubulação até as sarjetas, não sendo permitido que as águas fossem despejadas sobre os prédios ou terrenos vizinhos.

Ao assim legislar, estabelecendo recuos e alinhamentos, propondo a obrigatoriedade das platibandas, Ramos de Azevedo deixava evidente que, já em 1885, estava disposto a introduzir em Campinas um outro programa habitacional, que tinha na higiene e salubridade componentes importantes. Assim, ao se afastarem as casas das divisas do lote e do alinhamento da rua, todos os cômodos poderiam ser ventilados e iluminados naturalmente, bem como haveria de se estabelecer um zoneamento de funções dentro dessas moradias, com a criação de pátios e jardins, área de transição entre a rua e o recesso do lar.

Construção de casas operárias e cortiços

O café e a ferrovia trouxeram riquezas e progresso para Campinas, além de uma leva cada vez maior de trabalhadores, o que agravava o problema de escassez de moradias. Tal carência fez surgir o cortiço, habitação coletiva considerada insalubre, pois edificadas em terrenos baratos, em geral alagadiços, eram sujas, com águas servidas correndo a céu aberto, com lixo acumulado durante dias (LEMOS, 1999, p. 16). Ramos de Azevedo e Luiz Pinto, no artigo 36º, regulavam a "construção de casas de operários ou dos denominados cortiços", sendo esta a primeira vez que se viu em Campinas a preocupação exclusiva com normas relativas à unidade habitacional operária.

No manuscrito em questão, ficava evidente que seus autores associavam um fim material ao melhoramento das condições de vida dos trabalhadores, implícito na preocupação com a moradia ou mesmo com a higiene de tais pessoas. Mas, àquele objetivo, sobrepunha-se outro, de cunho moralizador. Isso se dava na medida em que as condições precárias das moradias eram diretamente vinculadas à imoralidade e às doenças.¹⁰ Dessa forma, a correlação entre condições sanitárias, o alastramento de epidemias e a moral burguesa foi, provavelmente, um dos principais motivos que levaram os dois engenheiros

a entrar em tantos detalhes internos das casas operárias, esquecendo ou ignorando as demais ou, como afirma Lemos, dando a impressão de que a classe média urbana não necessitava orientação ou atenção porque sabia o que era melhor para si (LEMOS, 1999, p. 21).

Já em 1885, Ramos de Azevedo apontava para a existência de cortiços em Campinas e, na sua proposta de Código de Posturas, vetava a construção deles ou das chamadas casas de operários no primeiro perímetro por ele assinalado. Ao proibir essas formas de ocupação no centro da cidade, ou perímetro do comércio como ele próprio definia esta região, eliminava-se ou pelo menos coibia-se a presença de pobres na área que seria a mais valorizada. Assim, esse tipo de intervenção completava o projeto de configuração de uma nova imagem pública para a cidade, aquela de um cenário limpo e ordenado.

As proibições propostas por Ramos de Azevedo dentro do primeiro quadro, com a evidente preocupação em aformoséá-lo, poderiam ter como efeito o aumento do preço dos imóveis, como o terão mais tarde. Isso significava também que os engenheiros pretendiam contribuir para acentuar o caráter comercial e de serviços dessa área da cidade, definindo o zoneamento que mais tarde se faria, transformando essa região na própria imagem da cidade. Pretendia-se, assim, garantir que o centro urbano fosse ocupado apenas por habitações consideradas salubres e as que não fossem assim avaliadas, como as operárias, deveriam localizar-se em área distante, pois fora do primeiro centro, a Câmara Municipal poderia ou não tolerá-las. No caso em que fosse dada a permissão para tal tipo de construção, deveriam os proprietários respeitar, além das prescrições estabelecidas para as edificações em geral, severas restrições que visavam à higiene da habitação. Ao longo de dezessete itens, os autores definiam o que consideravam uma residência minimamente salubre, colocando, pela primeira vez, em Campinas, a legislação dentro da casa.



No primeiro dos itens reguladores desse tipo de moradia, os engenheiros prescreviam a necessidade de uma área livre na frente das habitações, com uma metragem correspondente a três metros quadrados por habitação, podendo parte ser reservada a um pequeno jardim e outra, calçada. Caso não houvesse parcela de terreno cultivado ou plantado, recomendava-se o calçamento integral de tal local. Os itens 4º e 6º pareciam complementar o primeiro: o 4º determinava que a área comum, na frente das habitações ou nas ruas de passagem, fosse convenientemente arborizada; e o 6º recomendava que cada habitação deveria ter uma área interna de serviço, calçada com pelo menos doze metros quadrados.

Essas duas medidas, somadas ao item 7º, o qual estabelecia que os terrenos em que fossem construídas as residências operárias deveriam ser regularizados de forma a dar livre curso às águas pluviais, visavam o controle da saúde pública em pelo menos dois pontos. O primeiro deles dizia respeito à drenagem e à impermeabilização dos terrenos úmidos, considerados agentes propagadores de epidemias, já que ao recomendar o calçamento dessas áreas, ou de parte delas, estaria sendo adotada uma medida preventiva de saneamento do meio. O segundo, ao aliar calçamento e

vegetação, além do componente estético, enfatizava o fator higiênico, visto que, ao disciplinar tais espaços, evitava-se o acúmulo de lixo. Além disso, a árvore, então vista como um tubo de drenagem, capaz de esgotar, dissecar e purificar o solo, era considerada como um instrumento extremamente eficaz no combate às epidemias (SALGADO, 1992).

Sinalizando para a promiscuidade reinante nos cortiços e disciplinando o comportamento de seus moradores, racionalizava-se o número de latrinas - uma para cada grupo de duas habitações - e tanques - um para cada grupo de seis moradias.



A higiene das habitações operárias também estava presente nas regulamentações formuladas por Ramos de Azevedo e Luiz Pinto quando estas apontavam para o controle da cubagem do ar nos ambientes. Para tanto, estabelecia-se a área mínima de sete e meio metros quadrados para cada cômodo e o pé direito mínimo de quatro metros para habitações térreas e de três metros para o caso de um segundo pavimento. A iluminação e ventilação naturais dos ambientes eram também alvo das considerações, sendo estabelecidas dimensões mínimas para portas e janelas, além de determinar que todas as aberturas que dessem para o exterior deveriam ser providas de caixilhos envidraçados. A despeito das preocupações com a higiene das habitações que os artigos anteriormente analisados revelavam, existe um que parece ser o mais significativo. Trata-se do item 15º do Art. 26º e rezava o seguinte:

“Todos os commodos deverão ter aberturas para exterior, de modo que disponhão amplamente de ar e luz”.

Essa foi a primeira vez que se viu, nos códigos campineiros, tal exigência. Ramos de Azevedo e Luiz Pinto no capítulo “Padrão Municipal”, seguinte ao presentemente analisado, estabeleceram limites mínimos para as dimensões de portas e janelas, provavelmente para as moradias que se construíssem para a classe média, com dimensões mais generosas do que o estabelecido para os

operários. No entanto, em momento algum da leitura do “Padrão Municipal” havia a obrigatoriedade de aberturas em todos os ambientes. Os autores da legislação em questão recomendavam ainda que as casas operárias deveriam ter suas paredes internas rebocadas e caiadas e que deveria, necessariamente, existir forro nas casas com mais de um andar.

Havia também uma preocupação explícita com os problemas de saúde que poderiam decorrer do contato da habitação com o solo, para tanto, criava-se a obrigatoriedade do porão, com no mínimo quarenta centímetros de altura. Era também recomendado que os pisos do primeiro pavimento fossem ladrilhados de tijolos e os cômodos da habitação, assoalhados de madeira.

Nessas proposições, percebia-se também uma preocupação com o conforto das habitações, externa e internamente. Propunham-se pequenos jardins frontais, áreas arborizadas, assoalhos de madeira, paredes internas rebocadas e caiadas etc. No entanto, o cuidado com as condições de conforto que fica evidente a partir de uma leitura mais ampla do artigo 26º, estava muito relacionado à propagação na vida dos pobres, ou operários em geral, de conceitos higiênicos mas, também de um ambiente que favorecesse os bons hábitos, familiares, sexuais, etc. Do ponto de vista dos proprietários de tais conjuntos de casas, era evidente o ganho imediato que eles teriam com o aumento dos aluguéis de tais edificações. Sob a perspectiva social, o ganho também seria considerável, pois “o conforto vai sujeitar os pobres a um duplo controle: um controle econômico pelo viés dos instrumentos que são propostos para produzi-lo; um controle político visto que, passando para o campo dos que têm alguma coisa a perder, os pobres tornam-se acessíveis, quando não solidários de políticas de defesa da propriedade ou da qualidade de vida” (BEGUIN, 1991, p. 49).

Ao propor a regulação da casa operária, Ramos de Azevedo reiterava seu assentimento com os valores burgueses. Campinas era o maior centro agrícola e um dos principais pólos de expansão da Província de São Paulo, mas nela ainda conviviam negros escravos e pobres livres que, dadas as novas normas burguesas e capitalistas que se impunham à população, deveriam estar sob a mira de um severo processo de controle e de normatização da vida urbana.

No capítulo intitulado "Padrão Municipal", Ramos de Azevedo e Luiz Pinto legislavam diretamente sobre a construção das habitações, definindo pés direitos, dimensões mínimas para portas e janelas, espessura das paredes, proibindo a existência de sacadas, etc., preocupando-se também com as esquinas, coisa que em nenhum dos códigos anteriores se verificou. Todos os nove artigos constantes diziam respeito às construções, particularmente, às residenciais. De início, determinava-se o pé direito mínimo de cinco metros, do passeio à grande cornija de coroamento, para as residências térreas e estas deveriam contar também com paredes frontais com trinta centímetros ou mais de espessura. Os primeiros e segundos pavimentos teriam pé direito de cinco metros e o terceiro, de quatro metros.

Embora não estivesse explícito, o fato dos engenheiros regularem o pé direito somente para três pavimentos leva a crer que estariam cogitando um gabarito de altura para as edificações, o que poderia ocorrer também em função das próprias limitações do material a ser utilizado, o tijolo. Mas, o que se podia também verificar era o cuidado com a solidez das construções, que teriam suas paredes dimensionadas em função da altura do edifício, e também a indução a uma certa homogeneidade na articulação compositiva das fachadas. Isso ficava claramente expresso nos artigos subseqüentes, nos quais se indicava o que se poderia considerar uma boa arquitetura. Para uma cidade construída de taipa, com beirais que se projetavam para a rua, com fachadas

desprovidas de ornamentação, essas regulamentações significavam mudanças profundas no aspecto urbano. Ramos de Azevedo, ao importar o modelo formal europeu, dava mostras do quanto a sua formação¹¹ o havia influenciado e também que sabia exatamente o que dele se esperava enquanto o propositor dessa nova Campinas (MONTEIRO, 2000).

O artigo 40º do Padrão Municipal determinava que:

"Todas as construções que se fizerem em cantos de ruas e praças, deverão ter os mesmos cortados em ângulo de 45º ou dispostos em curva symetrica. Em qualquer caso porem a corda nunca terá menos de 2,5 m de extensão.

§ 1º - A primeira construção que fôr feita n'um dos cantos servirá de padrão para as construcções ou reconstrucções das edificações dos cantos oppostos; este padrão refere-se unicamente á disposição dos cantos.

§ 2º - Qualquer que seja porem a fórma do canto, cortado em 45º ou arredondado, o vão será sempre preenchido por janellas, portas ou outros motivos decorativos".

Com isso, relacionava-se a criação de uma tipologia de esquina que, inicialmente presente em cidades como Paris, internacionalizar-se-ia, adaptando-se à escala das mais variadas cidades.

O capítulo "Padrão Municipal" evidenciava que os engenheiros, Ramos de Azevedo em particular, entendiam que seu Código de Posturas, aliado às condições sócio-econômicas presentes, poderia ser uma ferramenta extremamente eficiente para garantir qualidade ao espaço edificado e à paisagem urbana, na medida em que impunha determinadas normas e estabelecia parâmetros de estética e de salubridade.

Fossas para latrinas

Na seção 3º do Título 3º, Ramos de Azevedo e Luiz Pinto dispunham sobre a obrigatoriedade de construção de fossas para latrinas, ilustrando o fato de que, apesar de todo o discurso modernizador, a realidade urbana esbarrava na falta de infra-estrutura básica.

Os artigos referentes à construção de fossas determinavam que nos dois primeiros perímetros seria imposta, nos novos edifícios, a execução de cisternas estanques para latrinas, devendo ser esgotadas diariamente à noite, por meio de vasilhas ou em carroças hermeticamente fechadas. Os parâmetros estabelecidos para tal obra rezavam que as paredes das fossas deveriam ser em alvenaria de pedra ou tijolo com espessura mínima de quarenta e cinco centímetros e revestidas de cimento liso, com uma capacidade mínima de armazenagem de 3,0 m³ e uma altura de pelo menos 1,80 metros. Tais fossas deveriam ter a forma côncava, sendo que, com o intuito de facilitar a limpeza e dificultar o acúmulo de matérias, as paredes não poderiam formar ângulos menores que 90º.

A circulação dos odores emanados de tais compartimentos também seria alvo de normatização. Para tanto, esses locais deveriam ter uma chaminé de aeração que seria levada até a altura da cumeeira do prédio ou da casa mais alta adjacente, com diâmetro mínimo de quinze centímetros. Ao assim legislar, os engenheiros demonstravam preocupações higiênicas referentes ao que estava por sobre o solo, como também com o que subjazia a ele, já que, a construção dessas cisternas estanques, evitava a contaminação do lençol freático.

O Título 4º - "Escavações. Águas e esgotos" era composto de duas seções. A primeira, "Escavações", proibia a abertura de buracos nas ruas e praças da cidade, a não ser com licença da Câmara Municipal. Já prevendo a instalação de tubulações de águas e esgotos, Ramos de Azevedo e Luiz Pinto legislaram sobre o depósito, nos cofres públicos, da importância relativa à restauração das escavações de encanamentos, ao assentamento de trilhos, etc., sendo que as obras que fossem realizadas em lugares de trânsito público deveriam prever fechamentos provisórios nas suas extremidades e serem iluminadas à noite, evitando-se assim riscos de acidentes.

A seção 2ª desse título destinava-se às águas e esgotos. Os proprietários eram obrigados a dar pronta saída às águas pluviais. Caso não fosse possível, poderiam utilizar-se de uma servidão de passagem pelas propriedades adjacentes, desde que esta fosse feita unicamente para águas pluviais, de banheiros, esgotamento de poços ou de lavagem de casas. De qualquer modo, os encanamentos deveriam ser subterrâneos.

Demonstrando preocupação com os focos de infecção, que eram os amontoados de lixo existentes pela cidade e as águas servidas que corriam livremente pelas ruas, proibiam o acúmulo de tais matérias dentro das propriedades particulares e nos locais de trânsito público, devendo os proprietários retirá-los de seus domínios durante o período da noite e depositá-los em lugares designados pela Câmara Municipal. Os proprietários poderiam ainda dispor de um local dentro de seus terrenos para depósito do lixo ou das águas servidas, desde que empregassem desinfetantes de modo a não prejudicar a

saúde pública. Os autores mostravam-se dessa forma preocupados com a higiene e tudo o que lhe dissesse respeito, como o fluir das águas servidas, o necessário ordenamento do seu curso por canais e esgotos, a circulação do ar, saneando locais produtores de miasmas.

No entanto, regulamentações como as que obrigavam o esvaziamento de cisternas no período noturno ou o depósito de lixo e águas servidas em locais pre-determinados pela Câmara Municipal ganhavam relevância se lembrarmos que essa urbanidade pretendida convivia com a escravidão, num descompasso entre o discurso modernizador e a realidade escravocrata.

Campinas, 1899, Retratos da Velha Campinas, José de Castro Mendes



R. Direita (atual R. Barão de Jaguará)

Conservação dos edifícios, ruas e praças

O Título 5º – “Conservação dos edifícios, ruas, praças, estradas e outras construções; arborização; aformoseamento da cidade” foi parcialmente detalhado por Ramos de Azevedo e Luiz Pinto. Eles somente esmiuçaram a seção 1ª, que dizia respeito à obrigatoriedade em conservar-se as propriedades com todo asseio e cuidado de modo a não prejudicar o aformoseamento da cidade, regulando que os edifícios fossem pintados a cada cinco anos. A conservação dos prédios estava vinculada diretamente às questões de estética e de salubridade, mas significava também a conservação da própria cidade. O espaço urbano deveria ser redefinido, saneado, disciplinado, aformo-

seado e assim conservado, de forma a constituir um novo cenário apto a legitimar e abarcar por completo a representatividade que a burguesia do café aspirava.

A partir dessas prescrições o manuscrito simplesmente enumerava os títulos, colocando abaixo deles a seguinte

observação: “Todos os artigos e §§ relativos ao assumpto”. Isso poderia significar que os demais títulos estivessem de acordo com o estabelecido no Código de Posturas de 1880. Mas, a amplitude existente no manuscrito em questão, evidenciando uma nova visão de cidade que iria além da legislação existente, faz crer que haveria um complemento a essas disposições, infelizmente perdido no tempo.

Independente da existência ou não dessa complementação, pensa-se que o “Projecto de Código de Posturas, Arruamento, Nomenclatura, Construções, etc.” de autoria de Ramos de Azevedo e Luiz Pinto evidenciava que para ambos, e para Ramos de Azevedo em particular, tal como as edificações, também a cidade deveria se adequar às novas exigências sociais e econômicas que se apresentavam. Assim, se eram necessários espaços específicos para que as atividades neles contidas se desenvolvessem plenamente, como o eram para as escolas, matadouro, teatro que projetara, também se fazia premente uma outra organização e visibilidade urbana. Desse modo, a urbe como um todo deveria constituir-se como um organismo regular, salubre, funcional, gerido cientificamente e por assim dizer, belo.

Largo do Rosário



Campinas, 1900, Coleção Geraldo Sesso Junior do Centro de Memória da UNICAMP

Referências Bibliográficas

- BADARÓ, R. de S. C. *Campinas, o despontar da modernidade*. Campinas, Área de Publicações CMU/UNICAMP, Coleção Campiniana, 1996.
- BEGUIN, F. As maquinarias inglesas do conforto. *Revista Espaço & Debates - Cidade e História, São Paulo*, n.º 34, ano XI, p. 39-54, 1991.
- CARVALHO, M. C. W. de. *Ramos de Azevedo*. São Paulo, Editora da Universidade de São Paulo, série Artistas brasileiros, 2000.
- SALGADO, I. *Urbanismo sanitário em Campinas no final do século XIX*. Projeto Integrado CNPq "A evolução urbana de Campinas"; Relatório Final, FAU/PUC-Campinas, 1992.
- LAPA, J. R. do A. *A Cidade: Os Cantos e os Antros: Campinas 1850 – 1900*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996.
- LEMOS, C. A. C. *Cozinhas, etc. – Um estudo sobre as zonas de serviço da Casa Paulista*. São Paulo: Editora Perspectiva, 1976.
- LEMOS, C. A. C. *Ramos de Azevedo e seu escritório*. São Paulo, Editora Pini, 1993.
- LEMOS, C. A. C. *A República ensina a morar (melhor)*. São Paulo: Hucitec, 1999.
- MONTEIRO, A. M. R. de G. *Ramos de Azevedo – Presença e atuação profissional em Campinas – 1879 – 1886*. Campinas, Dissertação, FAU/PUC-Campinas, 2000.
- ROLNIK, R. *A cidade e a lei legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo, Studio Nobel, Fapesp, 1997.
- SEMEGHINI, U. C. *Do café à Indústria: Uma cidade e seu tempo*. Campinas, Editora da UNICAMP, 1991.
- 1 Entre os anos de 1879 e 1886, o engenheiro-arquiteto Francisco de Paula Ramos de Azevedo (1851 - 1928) teve Campinas como palco central de sua atuação profissional. Durante o período em questão, diversos segmentos sociais, tendo como intuito aprofundar e demonstrar seu poder, valeram-se da arquitetura como uma forma simbólica de se fazerem presentes no espaço citadino. Ramos de Azevedo não só a eles se aliou, como também se caracterizou como o porta-voz de tais anseios. São obras suas desse período: Escola Ferreira Penteado (1880), Bosque dos Jequitibás (1880), conclusão das obras da Matriz Nova (1883), Teatro Carlos Gomes (1884), Mata-douro Municipal (1885), frontispício da Capela de São Benedito (1885), Circolo Italiani Uniti (1885), Chalé dos Construtores (1885).
- No ano de 1886, Ramos de Azevedo mudou-se para São Paulo. Porém, há de se revelar que continuou ligado à Campinas por toda sua vida, sendo chamado, por diversas vezes, a dar pareceres, realizar projetos e obras. São dele projetos que, construídos após a instauração do regime republicano, expressariam valores simbólicos dos novos tempos, como: Cadeia Nova (1896), 1º grupo Escolar (1897), Asilo de Órfãos (1900), Mercado Novo (1908), Praça Carlos Gomes (1912), Paço Municipal (1912), Instituto profissional Bento Quirino (1918). Ver: LEMOS (1993) e MONTEIRO (2000).
- 2 Código de Postura de 1880: - Campinas. Livro de Registro de Correspondências 1872 a 1881, p. 112 verso a 133. Arquivo da Câmara Municipal de Campinas. Acervo do Centro de Memória da UNICAMP.
- 3 Lei nº 43 de 1895:- Campinas. Regulamento da lei municipal nº 43 de 27 de agosto de 1895. Acervo Centro de Ciências Letas e Artes de Campinas.
- 4 Por essa ocasião, Luiz Augusto Pinto ocupava o cargo de engenheiro da Câmara Municipal de Campinas.
- 5 Arquivo da Câmara Municipal de Campinas, caixa C1 - 4, pasta 1885 - II.
- 6 Nessa época, Ramos de Azevedo ocupava grau de destaque dentro da Loja Maçônica Independência. No seio dessa Loja, convivia grande parte dos republicanos ditos históricos, como Francisco Glicério, Campos Sales, os irmãos Quirino dos Santos. (IN: MONTEIRO. Op.cit.) Além disso, por essa ocasião, os republicanos encontravam em Campinas um campo fértil para disseminar suas idéias. Em julho de 1886, foi fundado o "Club Republicano Campineiro" que pretendia, dentre outras coisas, "iniciar pela primeira vez nesta cidade, e cremos que em todo paiz, uma propaganda verdadeiramente benéfica e salutar das doutrinas democráticas, já por meio de cursos regulares de ciencias politicas, ao alcance de todos, já por meio de conferencias sobre diversos assumptos e questões de politica pratica, determinadas pelas condições de oportunidade do momento". In: "Gazeta de Campinas", Campinas, 23 de julho de 1886, p. 1
- 7 "Gazeta de Campinas", Campinas, 28 de janeiro de 1885, p. 2.
- 8 Na Campinas de 1886, a "capital agrícola" da província de São Paulo, a força do capital agrário se manifestaria na cidade propriamente dita, já que as mudanças na estrutura do modo de produção do complexo cafeeiro seriam determinantes na integração da cidade ao processo de acumulação, dando-lhe o comando sobre ele, ou seja, às já tradicionais funções comerciais e financeiras, potencializadas com o crescimento da produção, somar-se-ia a indústria e a formação de um mercado interno que seria o responsável por impulsionar de muitas formas os setores urbanos de produção e distribuição e de prestação de serviços. (In: SEMEGHINI, 1991, p. 51).
- 9 Foi somente por volta de 1890 que a Câmara Municipal abriu concorrência para confecção dessas tabuletas identificatórias, datando dessa época o emplantamento sistemático das ruas e numeração dos edifícios, principalmente no centro da cidade. (SALGADO, 1992).
- 10 De acordo com Rolnik: "doença, imoralidade e pobreza se enredam numa trama maldita de tal modo que as condições de moradias precárias eram imediatamente associadas a imoralidade e as doenças, demarcando um território rejeitado na cultura urbanística da cidade". (In: ROLNIK, 1997, 41).
- 11 Sobre a formação de Ramos de Azevedo, ver: CARVALHO (2000).

Ana Maria Reis de Góes Monteiro

Arquiteta e Urbanista pela FAU/PUC-Campinas,
Mestre em Urbanismo pela FAU/PUC-Campinas;
Professora de Teoria e Projeto no Departamento
de Arquitetura da FEC-UNICAMP e Projeto na
UNIP Campinas.
monteirobossolan@uol.com.br

Nos Arredores do
Mercado Grande:
Mudança Urbana e Agitação
Social em Campinas na Segunda
Metade do Século XIX¹

Em memória do Professor José Roberto do Amaral Lapa

Valter Martins

Em meados do século XIX, a cidade de Campinas enfrentava uma crise de escassez e carestia de gêneros alimentícios de primeira necessidade. O problema do abastecimento urbano não era algo novo na cidade. A câmara sempre se preocupou em garantir o passadio dos habitantes, desde os tempos em que Campinas era ainda Vila de São Carlos.² Através das posturas e da ação de seu fiscal, a câmara municipal buscava regulamentar, organizar e controlar o comércio de gêneros alimentícios. Era uma tarefa difícil, nem sempre coroada de sucesso para lucro dos especuladores e prejuízo dos mais pobres.

Os vereadores tinham conhecimento da origem do problema, porém, não de uma solução. Afirmavam que "o progresso do café tem feito subir o preço das terras e dos escravos afrontosamente, com isto não convém aos trabalhadores livres um jornal módico porque a grande demanda de braços faz elevar o salário; terras de preço alto, salários elevados não podem produzir gêneros baratos".³

O café, que se tornaria o grande propulsor e financiador das transformações urbanas em Campinas e de tantas outras cidades do "oeste paulista", surgia como o grande vilão da carestia dos alimentos. E, de fato, o foi, principalmente, quando à preciosa bebida somava-se a ação dos atravessadores.

...lamenta por não serem
as foram determinadas pela
geral, salvo as extraordinárias
numero de duas, que podem
vadas pela directoria.
-O regulamento das corridas
do pela assemblea geral.
-Se os fundos da sociedade o
haverá em cada corrida um
joias ou dinheiro, conforme
sembléa geral.
-Os premios serão distribui-
dores logo que terminar a
da do dia.

DISPOSIÇÕES GERAES

- Cada acção terá o valor de 1000\$000.
- As acções serão transmissíveis a qualquer pessoa a aprovação da directoria.
- O cessionario da acção adquire os direitos dos socios effectivos.
- O socio extraordinario tem o direito de frequentar todo o prado nos dias.
- Os socios effectivos têm o direito de ocupar lugares na archibancada para as pessoas da sua familia pelo mesmo preço das archibancadas gerais.
- O socio que até o dia da morte da directoria definitiva, depois de os presentes estatutos, não do todo o capital que houver para a fundação da sociedade de corridas Campineiro, perderá a sua parte e os direitos de socio.

7 de Junho de 1879.

de Oliveira.
dio de Souza Aranha.
J. de Camargo Andrade.
im de Paula Souza.

assignar por ausente o sr. P. Barbosa, e Alfredo não ter comparecido ás ses-

Despedida

do-me hoje desta cidade e do tempo de despedir-me das pessoas que me honraram com sua amizade e confiança, e por este meio, e lhes offereço que venho pre timo no Rio de Janeiro onde vou residir.

12 de Junho de 1879.
DR. OLIVEIRA SANTOS.

Declaração

do-me que se envolve com os de outras pessoas e comontadas como collaborador do «Jornal» declaro, não ter escrito para essa folha, e bem, que nada tenho de communicação com ella.

11 de Junho de 1879.
J. HYPOLITO DA SILVA.

Mercado de Campinas

PREÇOS CORRENTES DO DIA 11 DE JUNHO

Toucinho.	9000	15 kilos.
Farinha de milho.	45000	50 litros.
Dita de mandioca	50000	50 litros.
Milho	25200	50 litros.
Feijão.	40000	50 litros.
Arroz l.	80000	50 litros.
Polvilho	70000	50 litros.
Frangos.	7800	cada um.
Patos.	15000	cada um.
Marrecos.	10000	cada um.
Perús	50000	cada um.
Fubá mimoso	80000	50 litros.
Ovos.	2610	4 dúzia.
Leitões.	40000	cada um.
Ganços	50000	cada um.
Cabritos	45000	cada um.

EDITAES

Manoel Carlos de Castro Camargo, administrador da praça do mercado municipal, faz sciente aos interessados que no dia 23 do corrente, ás 10 1/2 horas da manhã, põe em leilão em frente da sala de seus trabalhos, os alugueis dos quartos ns. 2, 4, 5, 6, 7, 26, 27, 28, 29 e 31, pelo prazo de 6 mezes, no valor de 220000 por mez, os ns. 3, 25, 30, a 300000, debaixo das clausulas seguintes:

§

Os quartos só poderão ser arrematados por 6 mezes, devendo os arrematantes na occasião de passarem os contractos, apresentar fiadores idoneos, ou pagarem adiantadamente a importancia correspondente aos 6 mezes, ficando declarado que em qualquer dos casos o arrematante ou seu fiador é sempre obrigado á importancia total do alluguel de semestre, ainda que desista do alluguel antes de findar o tempo: considerando-se vagos os quartos que forem abandonados pelos arrematantes para o effeito de poderem ser de novo levados em hasta os novos allugueis.

§

Os arrematantes não poderão transferir seus respectivos direitos ao alluguel, sem prévio consentimento do administrador do mercado, sob pena de perder esses mesmos direitos, além de ficar sujeito ao despejo dos quartos em 24 horas; ficando expressamente declarado que no caso de transferencia, quer o fiador compareça e assigne o respectivo termo, quer não, fica sempre o mesmo fiador responsavel pelos alugueis devidos pelo arrematante ou por seus substitutos.

der, na forma d
gne do conhecim
dos larro o pres
publicado em amb
Dado e passado
Campinas, aos 6 d
nho de 1879. Eu C
tias da Cunha, fi
crevi e assigno-me.
Campinas, 6 d
CARLOS BORGES M

AV
Welli rere
COM CASA EM P
DAN
Ja muiti conh
d'esta cidade, re
vapores da Euro
objectos das melho
tima moda.
Encarregam-se
commenda.

ANNU

*** Predio**

Vende-se um prado com hotel, secco da estação, na rua do motivo da vender retirar-se com ra informações e casa

Club de CAMP

De ordem da mesa dos srs. accionistas do corrente, ás 10 horas em casa do cidadão de Camargo Andrade assemblea geral para a discussão e approvamento e estatutos dos mesmos.
Campinas, 11

abaixo assignado testa solemnemente a noticia publica «Diario de Campinas» de 11 do corrente do facto de ter prado a um dos hespanhoes, e ch á pouco de Buer

Lista de géneros alimentícios e seus respectivos preços no Mercado Grande

Para o primeiro jornal a circular em Campinas, *Aurora Campineira*, a origem dos males da carestia residia na impunidade dos atravessadores por parte da câmara municipal, a quem competia fazer cumprir as posturas.⁴ Essa opinião, por certo, era compartilhada por muita gente na cidade que sentia no estômago e no bolso os efeitos da crise.

A ação da câmara em combater os abusos e melhorar o abastecimento da cidade deixava a desejar, mas esta era uma missão difícil, pois os atravessadores de gêneros alimentícios eram figuras bastante escorregadias, especialmente, quando desejavam evitar o fiscal municipal. O problema parecia estar longe de uma solução, mas, em abril de 1859, o presidente da câmara, Luis Henrique Pupo de Moraes, surpreendeu sugerindo algo até então totalmente novo para a cidade: a "criação de uma praça de mercado onde tudo se venda distribuído, ficando assim proibido ao atravessamento dando em resultado o povo comprar os gêneros alimentícios em primeira mão e mais baratos". A proposta foi muito bem-vinda, não apenas porque as idéias para solucionar a questão andassem tão escassas quanto os alimentos, mas porque todos sentiam que era necessário fazer alguma coisa e rápido. A câmara deliberou unânime pela construção de um rancho para servir de "praça de mercado", sendo o Largo do Chafariz do Nascente o local escolhido para sua localização.⁵

A câmara tinha pressa e a construção de um simples rancho para servir como mercado, além de rápida, seria também mais econômica. Mas, como a pressa é inimiga da perfeição, um tosco telheiro com reduzidas proporções foi uma solução que não agradou ao vereador Joaquim Egídio de Sousa Aranha que era francamente favorável ao mercado, mas defendia que seria importante "mandar fazer um plano para edifício que equilibre com as nossas necessidades estando a par dos progressos que esta cidade vai tendo".⁶

O vereador Sousa Aranha não ficou apenas na crítica. Apresentou à apreciação de seus colegas camaristas o "risco" de um mercado com formato octogonal, tendo cada lado 60 palmos, aproximadamente 13,5m. A Comissão de Contas considerou que a planta apresentada tinha "arquitetura de melhor gosto". O novo projeto foi aprovado e a obra seria dividida em 4 fases ou "raios", para "não haver desequilíbrio entre a receita e despesa municipal", entrando cada um deles em funcionamento assim que concluídos, seguindo-se a licitação pública para construção da fase seguinte até que se desse o trabalho por terminado.⁷

O mercado teve sua primeira fase funcionando em novembro de 1859, sendo que o prédio foi totalmente concluído em setembro de 1861. A partir de outubro daquele ano, a população de Campinas contava com o tão esperado mercado, melhoramento urbano que a capital da província conheceria apenas em 1867 e cujo regulamento foi inspirado no regulamento do mercado de Campinas, considerado dos mais eficientes.⁸

O mercado ou a "praça do mercado", depois chamado Mercado Grande, trouxe a esperança de dias melhores para a população. Acreditava-se que sua inauguração colocaria fim na carreira dos atravessadores, inimigos públicos número um. Mais que a evidente intenção de tentar solucionar os problemas do abastecimento urbano, o mercado serviu também para ajudar a controlar os movimentos de uma população crescente e heterogênea, surgindo como um espaço de normatização. Além de ser um fato arquitetônico, Bertrand Lemoine (1980, pp. 5 e 7) afirma que um mercado constitui um fato social, econômico e urbanístico, fecundado pelo incessante vai-e-vem da cidade.⁹

Espaço Urbano, Lugar do Mercado

Para Max Weber (1973, pp. 68-89), uma das características da cidade é ter um mercado, enquanto, para Fernand Braudel (1995, vol. I, p. 351), não há cidades sem mercado. Mas a construção de um local fechado, subdividido, com horário determinado para compra e venda, indica não apenas a existência de uma cidade, mas, também, a tentativa de controlar a circulação, tanto de coisas, quanto de pessoas nos centros urbanos, alterando o cotidiano de seus habitantes.

A criação do primeiro mercado de Campinas pelo poder municipal provocou uma nova divisão do espaço naquele canto da cidade. Motivou também uma série de transformações na área limítrofe, a propósito de sua presença. O Largo do Chafariz do Nascente situava-se deslocado do centro urbano, fronteiro aos bairros do Cambuizal e de Santa Cruz onde ficava uma das mais movimentadas entradas da cidade, freqüentada por tropas que estacionavam em um rancho ali existente desde o início do século XIX. Como em muitas cidades brasileiras, o primeiro mercado de Campinas situava-se nos limites da área urbana e rural, facilitando a circulação dos produtos trazidos de fora e dos consumidores, marcando e ordenando o primeiro contato entre a cidade e o campo (MAX, 1980, p.82).

Tendo como referência o espaço ocupado pelo mercado, a área do seu entorno passou a ser fragmentada, melhor delimitada e organizada e muito mais freqüentada. Havia chegado o momento da câmara proceder ao alinhamento dos terrenos em frente ao mercado e adjacências, mais precisamente, entre as ruas Formosa e da Matriz Velha, sendo necessárias algumas desapropriações. O crescimento do movimento do mercado demandou o alargamento do portão que dava acesso ao interior de seu pátio, "visto ali passarem grande número de animais carregados". Para dar "trânsito ao mercado" aos moradores da parte mais central e habitada da cidade, construiu-se uma ponte na Rua das Casinhas sobre o Córrego do Tanquinho, que ficou conhecido também como Córrego do Mercado por passar em frente ao mesmo. A Rua da Cadeia também ganhou sua ponte de acesso ao mercado em 1862.¹⁰

Moradores vizinhos reclamaram a canalização da água do velho chafariz do Largo do Nascente, que acabou separado do mercado pela Rua das Casinhas. Alguns anos depois, conhecido já como chafariz do mercado, necessitava de um "radical e profundo conserto", na avaliação do fiscal.¹¹

Pouco antes de concluir seu quadriênio 1856/1860, a edilidade que construiu o mercado atendeu também para uma "necessidade reconhecida por todos": a abertura de uma rua que ligasse diretamente o bairro de Santa Cruz à praça do mercado o que implicaria em desapropriações. Mas como os cofres municipais estivessem em estado nada lisonjeiro, a idéia acabou herdada pela câmara sucessora.¹²

A Rua do Brejo, depois chamada Sete de Setembro, recebeu alinhamento e, para isso, foi necessário desapropriar algumas partes de quintais vizinhos.¹³ Ao longo dessa mesma rua, entre a Rua das Casinhas e a Rua da Cadeia, bem em frente a Praça do Mercado, foram plantadas duas alas de "arvoredos" predominando as casuarinas e as figueiras brancas.¹⁴

O surgimento do mercado desencadeou, portanto, uma série de intervenções visando melhorar a circulação, embelezar e organizar aquela área para onde a cidade voltava suas atenções. Afinal, a população tinha, então, uma nova facilidade: fazer compras no mercado.

A construção do primeiro mercado público de Campinas, o Mercado Grande, respondeu ao momento de mudanças econômicas lideradas pelo café e marcou o início da reorganização do espaço da cidade e dos melhoramentos urbanos que aconteceriam dali por diante: mercado de hortaliças, ferrovias, iluminação a gás, bondes, telefone, calçamento das ruas, entre outros.

Não demorou muito e o Mercado Grande tornou-se um dos locais mais freqüentados da cidade, não apenas por seu vital caráter abastecedor de gêneros alimentícios, mas também por seu movimento. O ir e vir de pessoas, carroças e tropas atraía muita gente, nem sempre em busca apenas de feijão, farinha ou carne seca. Assim, os arredores do mercado transformaram-se em espaço de intensa agitação social.

Mercado Grande . 1863 . Gravura de H. Lewis



Os chafarizes do Largo do Mercado eram um dos pontos de encontro mais freqüentados da cidade, assumindo as funções mais variadas. Em uma noite de segunda-feira de agosto de 1885, por volta das 20 horas, ouviram-se vários apitos na Rua do Comércio. Muitos populares acompanhados por soldados de refle em punho corriam em direção ao Largo Carlos Gomes, junto ao Mercado Grande. Chegando ali, "prenderam um delinqüente: nada menos que um preto que estava muito liberamente tomando banho no chafariz do mesmo largo, porém completamente nú!"¹⁵ Naquele mesmo estado o banhista abusado foi levado à cadeia, debaixo de "forte assuada". Antes que a água encanada chegasse às casas facilitando os misteres higiênicos e domésticos, os chafarizes, especialmente aqueles próximos ao mercado, eram tentador convite a um refrescante banho. Mas aquele salutar hábito tropical, levado a cabo em locais tão públicos, acabava esbarrando nas regras do decoro. Indignado com aquela prática um tanto comum, o Diário de Campinas criticava as "nereides do sexo masculino" que faziam do chafariz do Largo Carlos Gomes sua banheira, em horas impróprias e sem se importarem com os transeuntes. Para o jornal, convinha que fossem advertidos quanto à existência de "uma coisa chamada moralidade pública".¹⁶

Mas aquele quesito da ordem burguesa, que avançava com o caminhar do século e procurava ditar novas regras de civilidade e delimitar espaços e situações para o seu exercício, não atingia a heterogênea população da cidade com a mesma intensidade. A área em torno do Mercado Grande constituiu um espaço de forte apelo popular dentro da trama urbana. Os chafarizes, os botequins, as casas de pasto, os cortiços, a Santa Casa de Misericórdia, o Passeio Público e outras atrações nas vizinhanças proporcionavam às camadas mais pobres possibilidades de abastecimento, trabalho, lazer, moradia, atendimento médico e sociabilidade. Tais facilidades ao alcance de uma breve caminhada atraíam pessoas que nem sempre primavam pela defesa dos valores ou normas burguesas.¹⁷

Enquanto espaços que se desejavam controlados e higienizados, os mercados eram alvos de preocupações e intervenções por parte da câmara, da polícia e, até mesmo, de médicos, que estendiam para suas vizinhanças aquelas mesmas preocupações, com idêntica contrapartida: a recorrente quebra das normas. E nesse particular, as lavadeiras foram singulares.

O Largo Carlos Gomes, junto ao mercado, era um tradicional ponto de reunião das lavadeiras da cidade. Seus dois chafarizes forneciam a água necessária para exercerem seu ofício. Aquelas trabalhadoras pobres, entre as quais encontravam-se negras escravas e forras e também brancas, muitas delas imigrantes, eram alvos constantes das críticas moralistas e, quase sempre, preconceituosas veiculadas pela imprensa local.

"Costuma-se dizer que a mulher, se não tivesse língua, seria criatura perfeita. Imaginem o que não será língua de lavadeiras, as mais danadas das mulheres!" Com essa assertiva "lapidar", que demonstra bem o prestígio desfrutado pelas lavadeiras junto às pessoas que se consideravam educadas na cidade, o Diário de Campinas introduzia um novo pedido ao delegado de polícia, para que tomasse providências a fim "de evitar o modo quase paradisíaco com que elas se conservam no largo do mercado e, também, contra a sua eloquência pouco conveniente com que adubam as suas apóstrofes umas às outras".¹⁸ Por necessidade do trabalho e, por vezes, devido à canícula dos meses mais quentes, os braços nus das lavadeiras, quem sabe mesmo alguma fresta em suas saias, deixavam certas pessoas bastante melindradas, o mesmo podendo ser dito de sua linguagem pouco comedida. O articulista classificava como "repugnante e imoral" o quadro apresentado por aquelas mulheres em "quase completa nudez", ofendendo aos "bons costumes".¹⁹

Cenas de "nudez" à parte, o principal motivo de reclamações contra as lavadeiras girava em torno de seu "dialeto", traduzido muitas vezes em farpas e epítetos que resultavam em socos, pontapés e, até mesmo, processo por crime de injúrias verbais.²⁰

Escrevendo sobre as mulheres em Paris no século XIX, Michelle Perrot afirma que o lavar roupas era um momento de sociabilidade feminina, no qual as mulheres trocavam novidades, receitas, remédios e informações de todos os tipos. "Cadinhos do empirismo popular, os lavadouros são também uma sociedade aberta de assistência mútua: se uma mulher está num 'atoleiro', acolhem-na, fazem uma coleta para ela. A mulher abandonada pelo seu homem merece uma simpatia especial". Ao mesmo tempo, o lavadouro era um "lugar ambivalente, rico de incidentes entre as próprias mulheres, cuja violência muitas vezes toma livre curso, para o escândalo daqueles que, em nome da respeitabilidade, recusam às mulheres o direito à raiva, aos gritos, à briga" (PERROT, 1988, pp.202-204).

A tentativa de controlar o trabalho das lavadeiras e, indiretamente, todo um universo social, vinha desde os primeiros tempos do mercado, mas foi se concretizando ao longo dos anos. Em 1863, o vereador Ricardo Gumbleton Daunt requereu a confecção de posturas e regulamento para estabelecer "método e ordem no lavamento de roupa", devido aos inúmeros conflitos ocorridos entre as mesmas. A câmara foi de parecer que o negócio era privativa competência da polícia, mas que não havia necessidade de se organizar tal regulamento.²¹

As lavadeiras podiam fazer muito barulho e produzir seus escândalos, mas sua atividade era necessária, além de ser o ganha-pão de muitas mulheres e suas famílias na cidade. Diante dessa realidade, nem mesmo a câmara poderia se negar a melhorar as condições para o exercício daquele ofício. Em 1883, por indicação do vereador Manuel Francisco Mendes, toda água disponível no Largo Carlos Gomes foi canalizada para o chafariz maior que era destinado à lavagem de roupas.²² As lavadeiras preocuparam também a primeira câmara municipal eleita na República. Visando controlar e racionalizar sua atividade, por proposta do vereador José Falque que já havia exercido o cargo de fiscal municipal, o intendente foi autorizado a mandar "levantar planta e orçamento de duas lavanderias públicas, uma no Largo Correa de Mello e outra no de Carlos Gomes". Não consta que tais lavanderias tenham sido edificadas e os chafarizes da cidade continuaram a servir como locais de encontro e trabalho das lavadeiras mesmo no século XX, até que o conforto da água encanada aos poucos lhes roubasse o convívio umas das outras.²³

Mas não eram apenas as lavadeiras que freqüentavam o largo em frente ao Mercado Grande. Enquanto a abolição não chegava, o lugar foi um dos principais pontos de encontro de escravos dentro da cidade. Aos domingos, geralmente seu dia de descanso, costumavam reunir-se ali depois de vender o produto de suas roças para batucar e dançar das duas horas da tarde até ao anoitecer, fato bastante incômodo para alguns vizinhos do local, que solicitavam a intervenção da polícia para acabar com a zoeira.²⁴

Mas se as lavadeiras e os escravos roubavam a cena no Largo Carlos Gomes com sua ruidosa animação, o local podia reservar ainda surpresas assaz desagradáveis aos que por ali se aventuravam: furtos e roubos de transeuntes não eram uma raridade.²⁵

As proximidades do Largo do Mercado apresentavam grande variedade de espaços, freqüentadores e ocorrências, que, a exemplo do próprio mercado, encerravam em si as contradições de um local normatizado, ao mesmo tempo em que também eram palco de transgressões variadas.

Nos botequins próximos ao Mercado Grande, a "canjebrina" era consumida em doses generosas e ainda havia nas redondezas um depósito de bebidas, que servia sua "distinta freguesia" até altas horas da noite, e uma pequena fábrica de cerveja, que também vendia o procurado líquido. Algazarra e comentários sobre uma beldade que passava eram às vezes interrompidos por brigas, facadas e intervenções da polícia que tentava impor a ordem.²⁶

Se as cenas violentas não eram raras naquelas bandas, seria um exagero afirmar que fosse a área mais violenta da cidade. Os homicídios eram bem mais numerosos na zona rural, e não eram poucos. Entretanto, para o mercado acorria um grande número de pessoas de todos os tipos e, como sua vizinhança oferecia várias opções de compras, alimentação, diversão e moradia, era um tanto sintomático que os problemas ocorressem. Para a imprensa da cidade, a praça Carlos Gomes tornou-se ponto de encontro de "diversos vadios que, para se divertirem, estragam as palmeiras ali plantadas".²⁷

A situação naquela área ficou um tanto periclitante nos anos em torno da abolição. Os vários botequins e vendas existentes no Largo Carlos Gomes, bem como o próprio Mercado Grande, eram alvos constantes das investidas policiais. Local de encontro e diversão popular, muitas vezes acabava palco de conflito. Nos botequins, como no mercado, reuniam-se nacionais, imigrantes, escravos e libertos, as mulheres também marcavam sua presença, rendendo-lhes a fama de locais onde a ordem e a moralidade eram tratadas "a pontapés".

Muitos dos freqüentadores daqueles botequins eram moradores dos cortiços das redondezas, conhecidos pejorativamente como "biombos" quando associados à prostituição. No momento em que a escravidão exalava seus últimos suspiros, a região de Campinas, um dos maiores celeiros de mão-de-obra cativa da província, andava às voltas com um grande número de libertos que iam à cidade em busca de trabalho, moradia e melhores condições de vida. Os cortiços eram uma opção de moradia mais barata e era neles que muitos libertos encontravam abrigo para si mesmos e seus poucos pertences. Parte da população que se sentia ameaçada por aqueles indivíduos, tidos como vadios e desordeiros, execrava aquelas moradias populares através da imprensa. No Beco do Rodovalho, Beco do Inferno, rua do Góis, Sete de Setembro, da Boa Morte, entre outras próximas ao Mercado Grande, existiam vários "biombos". Considerados "antros de devassidão, onde todos os dias se praticam à luz meridiana as mais torpes e escandalosas imoralidades, sem a mínima atenção pelo decoro público", onde abundavam "mulheres dotadas de todos os vícios", os biombos ou cortiços estavam sempre em evidência quando o assunto era moral e ociosidade.²⁸ Presentes por toda a cidade, aquelas moradias concentravam-se na área vizinha ao Mercado Grande. Um dos mais conhecidos biombos do Largo Carlos Gomes era o de Manoel Martins.²⁹

Os biombos em Campinas, à semelhança dos biombos de São Paulo, Rio de Janeiro e outras cidades, eram espaços marcados não apenas por suas condições precárias de higiene e salubridade. Seus moradores, gente pobre de várias origens, que lutava a seu modo pela vida, acabavam diretamente associados à vagabundagem e ao crime nas páginas dos jornais. Era preciso transformar as "classes perigosas" em classes laboriosas.³⁰

Praça Carlos Gomes . 1895



Num tempo em que a transição para o trabalho livre se acelerava, urgia realizar a grande mágica de atribuir ao trabalho uma aura positiva, já que, até então, era naturalmente associado à escravidão. Para tanto, importavam-se imigrantes, vistos como “laboriosos e morigerados”, nos quais a desprestigiada mão-de-obra nacional deveria mirar e seguir o exemplo. Isso sem contar que, além de contribuir para manter alta a oferta de mão-de-obra e baratear seu custo para os capitalistas, os imigrantes europeus eram brancos. Essa característica biotípica alimentaria as esperanças de muitos eugenistas brasileiros das primeiras décadas do século XX, que sonhavam com um Brasil cada vez mais “branco”.³¹

Através de denúncias, pedidos de providências e de maior contingente policial para combater e reprimir a “vagabundagem”, o que equivalia dizer na maioria das vezes, “a gente liberta”, os jornais de Campinas buscavam estigmatizar o modo de vida das pessoas pobres. Ao comentarem as “vadiagens”, “bebedeiras”, “brigas” e outras ocorrências atribuídas aos moradores dos cortiços e freqüentadores dos botequins da área do mercado, revelavam que havia resistências ao controle policial e social, que nem sempre surtiavam os efeitos desejados.

Partia-se do pressuposto que as camadas pobres da população tinham inclinação natural para a ociosidade e o crime: “construções das classes dominantes para justificar sua dominação de classe” (CHALHOUB, 1986, p. 51).

Mas o fato da área em torno ao Mercado Grande ser estigmatizada por seus biombos, lavadeiras e “amigos da vadiagem”, não impedia que ali se instalassem variadas casas de comércio. Ao contrário, a presença do mercado facilitava os negócios, especialmente de gêneros alimentícios. A atração exercida pelo mercado sobre a população urbana e rural fazia com que sempre houvesse muita gente circulando em suas vizinhanças, consumidores em potencial para armazéns de secos e molhados,

restaurantes, casas de pasto, além dos célebres botequins. Entre as casas comerciais, havia o Grande Armazém de Secos e Molhados de José de Paula Sousa, que vendia, entre outros produtos, sal, queirosene, cal de Sorocaba, velas, sabão, além de aguardente,³² e o Armazém de Gêneros do País de Manoel Mendes & Cia, que oferecia açúcar, toucinho mineiro e paulista e fumo àqueles que procurassem o estabelecimento na praça Carlos Gomes, nº 10. Mendes e sócios em poucos anos anunciavam escravos e, em espaço anexo, comercializavam madeira. Ser vizinho do mercado poderia colaborar para a prosperidade dos negócios e, talvez por isso, o Armazém de Gêneros do País começava e terminava suas propagandas lembrando aos consumidores: “Em frente ao Mercado”.³³

Com o passar dos anos, como que resultando de um impulso que ampliava seu raio de influência, as redondezas da Praça do Mercado foram pouco a pouco ganhando melhorias e atraindo cada vez mais gente e oferecendo serviços variados. Um restaurante especializado em comida baiana e “boas iguarias à portuguesa”, além de casas de pasto que atendiam seus fregueses “a qualquer hora” prometendo “grande economia”, podiam ser encontrados por ali.³⁴

Para aliviar as dores físicas da população livre e escrava, instalaram-se nas vizinhanças do Mercado Grande várias Casas de Saúde particulares, comuns na cidade durante a segunda metade do século XIX, conhecidas também como enfermarias. Entre elas havia a Casa de Saúde do médico Philemon de Cuvillon, aberta em 1868 na rua do Góis, a Casa de Saúde do Senhor Bom Jesus do Dr. Silveira Lopes na rua General Osório, inaugurada em 1871, e a Casa de Saúde de São Vicente de Paulo, instalada em 1875 na rua do Góis e comandada pelo médico Fernando Marinho de Azevedo, “operador e parteiro”. Nesses estabelecimentos, estavam incluídos no preço da diária remédios, pequenas cirurgias e aplicação de ventosas e bichas (sanguessugas). Cirurgias mais complexas eram pagas além da diária, bem como os sepultamentos dos não sobreviventes.³⁵

Além das Casas de Saúde, havia outras possibilidades de cura. Em 1876, o médico João Dias Ferraz da Luz estabeleceu sua residência e consultório na rua General Osório, “na casa sita acima do mercado, onde pode ser procurado para os misteres de sua profissão (...) aceita chamados para dentro ou fora da cidade e a qualquer hora do dia e da noite”. Segundo anúncio no jornal, o Dr. João da Luz atendia os pobres gratuitamente.³⁶

Para os que desconfiavam dos métodos utilizados pelos médicos alopatas devidamente diplomados ou que com eles já haviam se desiludido, havia opções alternativas de tratamento. Na rua da Cadeia, próximo ao Mercado Grande, o homeopata João Batista Morato do Canto podia ser consultado a qualquer hora, onde vendia também medicamentos homeopáticos de “acreditados laboratórios”, e soluções para males variados e persistentes poderiam ser encomendadas ainda com João Preto, morador atrás do mercado.³⁷

As coisas da cultura, ilustração e diversão também se faziam presentes nas vizinhanças do mercado. Na rua do Góis, nº 18, localizava-se a Livraria Popular de Diogo do Amaral, que recebia do Rio de Janeiro “todas as obras modernas que chegam da Europa; vendem-se pelos preços da corte, e alguns mais baratos”. Em suas prateleiras, havia obras variadas, do Dicionário de Medicina Popular de Chernoviz ao Dicionário da Língua Portuguesa de Caldas Aulete. A livraria aceitava encomendas de livros científicos e literários e assinaturas para jornais nacionais e estrangeiros.³⁸

Entre as possibilidades de aprendizado estavam a Escola Fraternidade, inaugurada em setembro de 1879 no Largo Carlos Gomes, nº 4. Ao lado dessa escola, o padre Eliseu Augusto Adanjes lecionava português, francês, latim e outras disciplinas, “habilitando seus alunos a prestarem exame na instrução pública”.³⁹

O Largo Carlos Gomes foi eleito para abrigar o novo teatro que se pretendia construir na cidade. A planta do edifício chegou a ser realizada pelo engenheiro Ramos de Azevedo, que então trabalhava e residia em Campinas. Detalhes da planta foram divulgados pelo *Diário*, considerando que o novo teatro, que se chamaria Carlos Gomes, iria rivalizar com o que de melhor havia no país. Apesar do entusiasmo dos amantes das artes locais, o caro projeto do teatro Carlos Gomes não foi além da prancheta de Ramos de Azevedo. Seus esforços acabaram redirecionados para uma reforma no velho teatro São Carlos.⁴⁰

Mas se o Largo Carlos Gomes não abrigou um elegante teatro, nem por isso deixou de ser aproveitado para a diversão pública. Na última década do século XIX e na primeira do XX, o local foi o preferido pelas companhias teatrais mamembes e circos. Os artistas encontravam ali espaço aberto suficiente para instalarem seus palcos e picadeiros. Em agosto de 1885, o Teatro Automático apresentou-se com a peça: *A Defunta Viva*, sempre às 20:30, quando não havia entraves meteorológicos. Nos anos seguintes, outros espetáculos se sucederam ali: o Circo de Touros em 1891, o Circo Eqüestre Alves em 1901, o Circo Americano em 1906 e o Circo Internacional em 1908.⁴¹

Balizando e reordenando uma área limítrofe entre o campo e a cidade, impulsionando mudanças profundas no traçado de toda uma região de Campinas, a área do Mercado Grande abrigava assim uma grande variedade de atividades econômicas, tipos sociais e ocorrências, e era um local no qual se buscava controlar os movimentos, não apenas dos envolvidos na compra e venda de alimentos, como também, de todos que por ali circulavam. Lugar da norma, o mercado e seu entorno eram também palco de lutas cotidianas pela sobrevivência, muitas vezes reveladas nos pequenos furtos, nos atravessamentos de alimentos e até nas discussões e brigas do dia-a-dia. Como nos lembra Edward Thompson, a praça do mercado "era uma arena da guerra de classes, tanto quanto a fábrica e a mina vieram a ser na Revolução Industrial" (THOMPSON, 1998, p.187).



Antigo Mercado Grande, transformado em Desinfetório Central no ano de 1896

Referências Bibliográficas

- BENEVOLO, L. Lo scenario fisico delle città. In: CARRATELLI, Giovanni Pugliese. *Principii e forme della città*. Milano, Libri Scheiwiller, 1993.
- BITTENCOURT, L. C. *Desenho urbano de Campinas: implantação e evolução*. São Paulo, Dissertação (Mestrado em História Social) - Departamento de História, Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1999.
- BRAUDEL, F. *O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico*. Lisboa, Dom Quixote, 1995.
- BRESCIANI, M. S. M. Metrôpoles: as faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). *Revista Brasileira de História*. São Paulo, Marco Zero, v.5, n. ° 8/9, 1985.
- CHALHOUB, S. *Trabalho, lar e botequim*. São Paulo, Brasiliense, 1986.
- CHEVALIER, L. *Classes laborieuses et classes dangereuses à Paris, pendant la première moitié du XIXème siècle*. Paris, Librairie Générale Française, 1978.
- CHOAY, F. A história e o método em urbanismo. In: BRESCIANI, S. (org.) *Imagens da cidade – séculos XIX e XX*. São Paulo, Marco Zero, 1993.
- DONZELOT, J. *A polícia das famílias*. Rio de Janeiro, Global, 1980.
- LAPA, J. R. do A. *A cidade. Os cantos e os antros. Campinas 1850/1900*. São Paulo, EDUSP, 1996.
- LEMOINE, B. *Les halles de Paris*. Paris, Léquerre, 1980.
- LOUREIRO, M. A. S. *A evolução da casa paulistana e a arquitetura de Ramos de Azevedo*. São Paulo, Voz do Oeste / Secretaria do Estado da Cultura, 1981.
- MARCÍLIO, M. L. *Crescimento demográfico e evolução agrária paulista – 1700/1836*. São Paulo, Hucitec, 2000.
- MARQUES, V. R. B. *A medicalização da raça. Médicos, educadores e discurso eugênico*. Campinas, Editora da UNICAMP, 1994.
- MARTINS, V. *História de compra & venda. Mercados e abastecimento urbano em Campinas, 1859/1908*. São Paulo, Tese, FFLCH-USP, 2001.
- MARTINS, V. *Nem senhores, nem escravos. Os pequenos agricultores em Campinas – 1800/1850*. Campinas, CMU/UNICAMP, 1996.
- MAX, M. *Cidade brasileira*. São Paulo, Melhoramentos/EDUSP, 1980.
- PERROT, M. *Os excluídos da história*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- ROLNIK, R. *A cidade e a lei. Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo, Studio Nobel, 1997.
- SCHWARCS, L. M. *O espetáculo das raças: cientistas, instituições e questão racial no Brasil, 1830-1930*. São Paulo, Cia. das Letras, 1993.
- THOMPSON, E. P. A economia moral da multidão inglesa no século XVIII. In: *Costumes em comum. Estudos sobre a cultura popular tradicional*. São Paulo, Cia. das Letras, 1998.
- WEBER, M. Conceito e categorias da cidade. In: VELHO, G. O. (org.) *O fenômeno urbano*. Rio de Janeiro, Zahar, 1973.
- ZOLA, E. *O Ventre de Paris*. São Paulo, Cia. Brasil Editora, 1956.

Valter Martins

Historiador, Doutor em História Social pela USP; Bibliógrafo da Faculdade de Educação da UNICAMP e Professor de História do Brasil Império e República na Fundação de Ensino Superior de Bragança Paulista (FESB).
batvalter@uol.com.br

1 Este texto é uma versão do tópico: "As vizinhanças do Largo do Mercado", integrante do capítulo I de minha tese de doutorado (Martins, 2001).

2 Entre 1797 e 1842, Campinas era a Vila de São Carlos. Somente ao ganhar status de cidade em 1842 é que ganhou o nome atual.

3 Arquivo da Câmara Municipal de Campinas (Arq.CMC), Livro de Correspondências, Posturas e Editais - 1856/1872, p. 26, 28/11/1857. Sobre a agricultura na Província de São Paulo e em Campinas veja, respectivamente: MARCÍLIO (2000) e MARTINS (1996).

4 Aurora Campineira, 17/04/1859, n.º 51.

5 Atas da Câmara Municipal de Campinas (ACMC), 16/04/1859. Esse largo corresponde aproximadamente ao espaço da Praça Carlos Gomes e arredores.

6 ACMC, 29/04/1859.

7 ACMC, 03/05 e 14/05/1859.

8 ACMC, 14/11/1859 e 29/11/1859; ACMC, 23/02/1861, 02/04/1861 e 09/10/1861. O Mercado grande também foi chamado de "Mercado Velho" e "Mercado dos Caipiras". Sobre o primeiro mercado de São Paulo veja: LOUREIRO (1981, p. 110).

9 A construção dos "halles", mercado central de Paris, impressionou Emilio Zola e o inspirou a escrever "O ventre de Paris". A trama tem seu ambiente nos halles de Paris, construídos pelo arquiteto Victor Baltard, durante a administração Hausmann. As personagens têm suas vidas diretamente ligadas ao cotidiano dos pavilhões dos mercados que, no virar das páginas, passam de cenário a personagem principal. O romance surgiu pela primeira vez sob a forma de folhetim em 1873. Cf: ZOLA (1956).

10 ACMC, 07/07/1860; 11, 15 e 17/04/1860; 15/05/1860 e 09/10/1862. Ruas Formosa, da Matriz Velha, das Casinhas e da Cadeia, respectivamente as atuais ruas Conceição, Barreto Leme, General Osório e Tomás Alves.

11 ACMC, 02/06/1860; 07/07/1860; 08 e 16/07/1863.

12 Arquivo Público do Estado de São Paulo, ODC, n.º de ordem 855, pasta 5, doc. 98, 11/10/1863 e ACMC, 13/04/1864.

13 ACMC, 12/01/1861 e 02/07/1862. Rua Sete de Setembro, atual rua Irmã Serafina/Anchieta.

14 ACMC, 14/10/1861; Arq.CMC, Livro de Hasta Pública de Contratos: 1859/1877, pp. 20v e 21, 14/06/1862.

15 Gazeta de Campinas, 11/08/1885, n.º 3464, p. 2. Rua do Comércio, atual Dr. Quirino.

16 Diário de Campinas, 20/11/1879, n.º 1226, p. 2. Os banhos em córregos que cortavam a cidade e nos chafarizes eram permitidos pelas posturas municipais, desde que os banhistas estivessem vestidos de maneira que não ofendesse a moral pública. Os infratores pagariam multa de 20\$000 réis e dois dias de prisão. Cf: Código de posturas municipais de Campinas de 1876, artigo 91; e Código de posturas municipais de Campinas de 1880, artigo 33, parágrafo 2º.

17 Entre os vários estudos que tematizam o estabelecimento da ordem burguesa, veja: DONZELOT (1980). O Passeio Público localizava-se na atual Praça Imprensa Fluminense.

18 Diário de Campinas, 04/04/1878, n.º 743, p. 2.

19 Diário de Campinas, 02/04/1878, n.º 741, p. 2.

20 Arquivo Histórico do Centro de Memória da UNICAMP (AHCMU), Tribunal de Justiça de Campinas (TJC), 1º Ofício, caixa. 256, processo 5111, 1882. Nesse caso ocorrido em 1882, lavadeiras italianas entraram em conflito por causa de um pedaço de sabão no chafariz do Largo Carlos Gomes. Em função das injúrias em português e italiano proferidas na ocasião contra sua filha, o pai da ofendida processou as desbocadas por injúrias verbais.

21 ACMC, 07/04/1863; 08/04/1863 e 09/04/1863.

22 ACMC, 20/10/1883.

23 ACMC, 25/05/1895.

24 Diário de Campinas, 26/04/1876, n.º 175, p. 2; Diário de Campinas, 19/12/1876, n.º 365, p.2. Muitos escravos usavam as manhãs de domingo e dos dias santos para venderem os produtos de suas pequenas roças no mercado e pelas ruas da cidade. Essa atividade dos escravos sempre foi prevista tanto nos códigos de posturas como nos regulamentos do mercado. Cf: Código de posturas de 1864, artigo n.º 36; Regulamento do Mercado de 1864, artigo n.º 3, parágrafo 3º; Código de posturas de 1880, artigo n.º 76, parágrafo 5º. Mesmo assim, os escravos só poderiam realizar aquele comércio com a permissão de seus senhores.

25 Cf.: Diário de Campinas, 17/08/1877, n.º 558, p. 2; Gazeta de Campinas, 17/08/1877, n.º 1106, p.2.

26 Veja: Diário de Campinas, 13/04/1880, n.º 1341, p. 1. Diário de Campinas, 07/11/1885, n.º 2978, p.3; Gazeta de Campinas, 28/11/1886, n.º 3853, p.2. Diário de Campinas, 10/11/1885, n.º 2980, p.2; Correio de Campinas, 21/07/1885, n.º 162, p.1. Arquivo Público do Estado de São Paulo (APESP), Autos Crime de Campinas (ACC), n.º de ordem, 4083, lata 55, processo 1208, 1880; Gazeta de Campinas, 02/03/1880, n.º 1859, p.2.

27 Diário de Campinas, 18/11/1884, n.º 2689, p. 2.

28 Correio de Campinas, 29/03/1887, n.º 666, p. 2; Diário de Campinas, 14/02/1886, n.º 3059, p.2; Correio de Campinas, 17/04/1887, n.º 682, p.1. Sobre biombos como local de reunião de libertos e "vagabundos" e, também, como "bordéis", confira: Gazeta de Campinas, 10/04/1887, n.º 3958, p.2; Correio de Campinas, 06/11/1885, n.º 253, p.1 e Diário de Campinas, 27/04/1882, n.º 1934, p.2. Beco do Rodovalho, Beco do Inferno, Rua do Góis, Rua Sete de Setembro e da Boa Morte, atuais Rua Coronel Rodovalho, Travessa São Vicente de Paulo, César Bierrembach, Irmã Serafina e Padre Vieira.

29 Veja: Diário de Campinas, 25/01/1887, n.º 3343, p. 2; Diário de Campinas, 22/06/1888, n.º 3759, p.2; Diário de Campinas, 11/12/1888, n.º 3901, pp.1 e 2; Correio de Campinas, 06/11/1885, n.º 253, p.1; AHCMU, TJC, 1º Of., cx. 364, proc. 6737, 1900. Os biombos e cortiços não eram as únicas opções de moradia nas proximidades do Mercado Grande, com o passar dos anos, começaram a existir casas amplas e confortáveis. Cf.: Gazeta de Campinas, 25/04/1883, n.º 2775, p. 3.

30 Sobre a idéia de classes perigosas, veja: CHEVALIER (1978).

31 Sobre a questão da eugenia como controle social, que buscava "administrar e homogeneizar a diversidade racial", ver MARQUES (1994) e SCHWARCS (1993).

32 Gazeta de Campinas, 24/07/1883, n.º 2850, p. 4; Diário de Campinas, 09/10/1884, n.º 2656, p.3.

33 Diário de Campinas, 16/09/1879, n.º 1171, p. 3; Gazeta de Campinas, 19/04/1884, n.º 3070, p.3. O avanço da fronteira agrícola no município de Campinas foi tamanho, que, em 1871, suas matas já não atendiam à demanda local por madeira. Com a chegada da ferrovia, a câmara municipal esperava que se pudesse importar tabuado e madeiras de construção a preços mais vantajosos. Cf: APESP, Ofícios Diversos de Campinas (ODC), n.º de ordem 62, pasta 7, doc.4, 14/01/1871. Sobre a destruição das matas em Campinas, veja também: ACMC, 10/01/1871. Sobre o tráfico interprovincial de escravos em Campinas, é interessante informar que os interessados podiam fazer suas encomendas com toda a comodidade, recebendo sua "mercadoria" humana em domicílio. Cf: Gazeta de Campinas, 16/11/1879, n.º 1775, p. 3.

34 Cf: Diário de Campinas, 05/05/1893, n.º 5193, p. 3; Diário de Campinas, 04/04/1878, n.º 743, p.3; Gazeta de Campinas, 10/04/1873, n.º 347, p.3.

35 Cf: Gazeta de Campinas, 08/01/1871, n.º 121, p. 2; Gazeta de Campinas, 15/12/1872, n.º 315, p.3; Diário de Campinas, 02/06/1878, n.º 787, p.3; Diário de Campinas, 02/06/1878, n.º 787, p.3; Gazeta de Campinas, 25/02/1872, n.º 235, p.3.

36 Gazeta de Campinas, 08/07/1876, n.º 786, p. 3.

37 Diário de Campinas, 30/08/1878, n.º 859, p. 3; APESP, ACC, n.º de ordem 4858, lata 30, proc. 719, 1867.

38 Gazeta de Campinas, 16/11/1879, n.º 775, p. 3; Diário de Campinas, 26/11/1881.

39 Diário de Campinas, 10/12/1875, n.º 69, p. 3.

40 Maiores detalhes sobre o malogrado Teatro Carlos Gomes, veja: ACMC, 20/02/1884; ACMC, 20/03/1884; Gazeta de Campinas, 21/02/1884, n.º 3024, p. 1; ACMC, 31/03/1884; Diário de Campinas, 05/07/1884, n.º 2577, p.2.

41 Correio de Campinas, 05/08/1885, n.º 175, p. 3; Arq.CMC, cx. B4/7, pasta 1891, 20/07/1891; APHC, cx. 1901/01, pasta junho, 28/06/1901; AHCMU, TJC, CJ, cx. 18, proc. 268, 1906; APHC, cx. 1908/03, pasta setembro, 18/09/1908. No mesmo terreno em que se instalou o Circo Internacional, surgiria, anos depois, o Colídiu, que abrigou variados tipos de espetáculos até transformar-se em cinema.

Revelações do **Imaginário Urbano;** Iconografia campineira no final do século XIX.¹

Sônia Fardin

A fotografia, seja ela de indivíduos, isoladamente ou em grupos, de monumentos, de espaços públicos ou de edificações, revela-nos representações em que os padrões sociais buscam ser seguidos, mesmo que artificialmente.

Mesmo isolada num álbum de um anônimo do século XIX, uma imagem fotográfica carrega consigo toda uma carga de informações do que era a representação do "eu" no mundo em que o nosso desconhecido fotografado se inseria.

É exatamente por serem representações do que é difundido como o socialmente desejável, que as imagens fotográficas tornaram-se uma importante fonte de informações para pesquisas históricas.

Nas últimas décadas, observamos o crescente desenvolvimento de pesquisas e metodologias que buscam ultrapassar a utilização do documento fotográfico como mera ilustração ou apenas como "prova" iconográfica do que já foi informado pelos documentos textuais.

A fotografia é também um objeto/documento. Os objetos/documentos são mais que suportes físicos de informações, são depositários de informações de tipo relacional, por isso, sua expressividade está na carga de relações entre indivíduos, entre sujeitos historicamente determinados. O objeto é residual, posto que não pode expressar a totalidade das relações que potencialmente carrega. Daí o fascínio que os objetos antigos provocam, mas, também, e, principalmente, a tensão entre o visível e o invisível que suscitam. O objeto, visível por definição, instiga ao invisível (MENEZE, 1980).



A fotografia é um objeto/documento histórico caracterizado pela dualidade: por um lado, é tomada como uma representação objetiva e fiel do real e, por outro, de maneira mais crítica, é analisada como uma construção, uma interpretação previamente concebida da realidade. Esta dualidade, não ambigüidade, é a marca diferenciadora da imagem fotográfica de outros tipos de documentos históricos.

Na tentativa de sair do nível de entendimento do "objeto fotografia" como um espelho estático da realidade de um dado momento, voltado a iluminar as inquietações de pesquisadores de hoje, minha opção metodológica é baseada no que Phillippe Dubois denominou de "originalidade da imagem fotográfica":

"Se quisermos compreender o que constitui a originalidade da imagem fotográfica, devemos obrigatoriamente ver o processo bem mais do que o produto e isso num sentido extensivo: devemos encarregar-nos não apenas, no nível mais elementar, das modalidades técnicas de constituição da imagem (impressão luminosa), mas igualmente, por uma extensão progressiva, do conjunto dos dados que definem, em todos os níveis, a relação desta com sua situação referencial, tanto no momento da produção (relação com o referente e com o sujeito-operador: o gesto do olhar sobre o objeto: momento da "tomada") quanto no da recepção (relação com o sujeito-espectador: gesto do olhar sobre o signo..." (MENEZES, 1980, p. 66).

Esta pesquisa originou-se no processo de trabalho de organização do acervo fotográfico do Museu da Imagem e do Som de Campinas, mais especialmente entre 1995 e 1998². Descrever a trajetória, o percurso realizado, desde a motivação inicial até a definição do projeto de pesquisa, não se faz necessário apenas por uma exigência de estruturação do texto. É uma necessidade imposta pelo próprio arcabouço teórico que utilizo, entendendo a fotografia como documento iconográfico e, principalmente, como um artefato, um objeto construído no terreno das relações simbólicas e comerciais. Entretanto, ao utilizar a documentação fotográfica como fonte principal e não apenas para ilustrar ou esclarecer o que outras fontes poderiam dar a conhecer, este trabalho não desvincula, dos temas eleitos para o registro fotográfico, o tratamento plástico a eles dispendido.

As fotografias – objetos/artefatos – foram analisadas no contexto de uma atuação profissional, na qual não sou uma consultante ou pesquisadora alheia ao processo que as transportam para uma função diferente das fontes de origem. Os objetos/fotografias analisados estão há décadas incorporados a uma instituição que lhes impõe uma ordem de relações diferente daquela em que originalmente foram designados a cumprir. Assim, meu olhar está matizado pela atribuição de organizar e disponibilizar informações sobre estes objetos para o público. Um olhar que se pretende, ao mesmo tempo, consciente e crítico de seu *locus*.

No decorrer do processo de organização do acervo, destacou-se do conjunto das coleções, um grupo de quinze imagens de cenas urbanas que, num processo de catalogação bastante primário, receberam a identificação de datação como sendo originais em albumina produzidos no século XIX. Estas imagens foram, então, reunidas, em um primeiro momento, apenas com a finalidade de receber o tratamento adequado a sua preservação.

Apesar do pequeno número e de estarem estas quinze imagens agrupadas por critérios técnicos pautados unicamente pela necessidade de diagnosticar prioridades de investimentos em sua conservação, sem que esta seleção estivesse terminada por qualquer intencionalidade temática prévia, estas quinze imagens causaram um grande impacto ao serem colocadas lado a lado.

Ao primeiro olhar, essas imagens formavam um conjunto de informações visuais com características físicas muito semelhantes, como: formato e material utilizado; e também um mesmo tema: edificações e espaços públicos da cidade de Campinas.

Essas semelhanças suscitaram indagações sobre uma possível origem comum, devido, também, ao fato de apresentarem no verso marcas de cola e resíduo de papel de mesma textura e coloração, o que indicava que poderiam ter estado coladas num mesmo álbum.

Os primeiros questionamentos surgiram da observação das imagens enquanto artefatos guardados por várias décadas, de forma assistemática e com precários registros sobre quem as produziu, para quem foram produzidas e mesmo quem as preservou. Mas, sobretudo, despertou atenção o vazio de informações que as rodeavam, em contraposição à eloquência de seu *studium*³.

A partir dessas imagens, iniciei a pesquisa⁴ com o objetivo de analisar a produção fotográfica⁵ e as imagens de Campinas das últimas décadas do século XIX, estabelecendo uma relação de diálogo com as imagens para, a partir delas, verificar a problematização por elas enunciada, tendo como ponto de partida o entendimento das fotografias como "imagem-objeto", ou seja, embora carregado de força indiciária, o registro fotográfico é sempre uma elaboração.

No decorrer da pesquisa, o Professor José Roberto do Amaral Lapa, orientador da pesquisa em sua fase inicial, sugeriu também a análise de 20 reproduções de desenhos⁶ produzidos pela Fábrica de Fumos Liberdade⁷, para servirem de brindes que acompanhavam os maços de cigarro. A data estimada de confecção dos desenhos, até aquele momento, era a primeira década do século XX, em Campinas.

Ao examiná-los, verificou-se que quinze fotografias mencionadas anteriormente serviram como matriz para realização de quinze dos vinte desenhos. Quinze fotografias e desenhos representam os mesmos edifícios e espaços públicos, com a mesma perspectiva, ângulo e enquadramento.

Posteriormente, foram localizadas duas imagens, não originais, mas reproduções fotográficas realizadas entre 1970 e 1980 de imagens que também correspondem a dois dos desenhos, além de reproduções de outros 05 desenhos encontrados no acervo do CCLA, na coleção Maria Luíza Pinto de Moura⁸. Assim, totalizavam 25 desenhos, dos quais havia 17 fotografias correspondentes.⁹

As quinze fotografias originais, as duas reproduções e os 25 desenhos¹⁰ comprovaram ser resíduos visuais de um projeto de divulgação institucional, no qual a cidade foi o tema e sobre o qual não havia nenhum registro de autoria, nem das fotografias, nem dos desenhos.

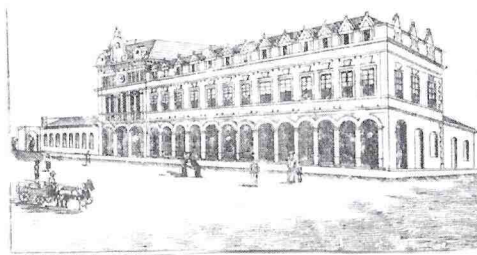
A partir desses artefatos produzidos e preservados por sua vocação para registrar, divulgar e perpetuar aspectos do mundo visível, procurei buscar as informações invisíveis, aquelas não disponibilizadas de forma imediata ao olhar. Ou seja, a partir de um conjunto de objetos marcados pela relação visibilidade/representação, busquei investigar as relações invisíveis, de natureza social, cultural e simbólica.

O conjunto dessas imagens evidencia uma finalidade predeterminada; através dele, percebemos estar diante de um discurso visual sobre a cidade de Campinas na virada do século XX, mas também diante da possibilidade de investigar, subjacente à produção desse discurso visual, a cadeia de produção e consumo de imagens em Campinas nas últimas décadas do século XIX. Nesse período, Campinas possuía uma população urbana de cerca de 22 mil habitantes e uma população rural em torno de 45 mil (SEMEGHINI, 1991). Embora o crescimento da população e a vida na cidade tenham se alterado com os surtos epidêmicos, a partir de 1897 foi rápida a recomposição da cidade. Foram marcantes as iniciativas para promover saneamento, embelezamento, condutas e posturas para regulamentar a higiene pública e para varrer para o passado a sombra das epidemias. Também se destacam as iniciativas para divulgar a imagem da cidade saneada, próspera e progressista.

O almanaque *A Cidade de Campinas* em 1900 demonstra a preocupação da elite local em divulgar a cidade e afastar as lembranças das epidemias. Esta publicação, além de trazer pela primeira vez imagens fotográficas de edificações e empreendimentos industriais da cidade em suas primeiras páginas, traz dois artigos, um deles intitulado *Campinas atual*, de Henrique de Barcelos (1899, p. 38), no qual o articulista ressalta as qualidades do clima, a organização da espacialidade urbana, o asseio de ruas, praças e residências, o ajardinamento de praças e jardins públicos, os melhoramentos urbanos, como a iluminação, o transporte férreo e as linhas de bondes; no outro, de João Alberto Salles, com o título *O grupo dos cinco*, o autor festeja outro tipo de febre “a febre intensa de progresso” que, segundo ele, marcou a vida da cidade nas últimas décadas do século (Salles, 1899, p. 43).

Também em 1900, abrindo a edição inaugural da coluna *Homens e Aspectos*, no jornal *Diário de Campinas*, o jornalista Alberto Sarmiento (1899) traçou um roteiro afetivo de uma cidade imaginada e, ao elencar as edificações emblemáticas do poder local, promove a “representação do invisível pelo visível”:

“Esse trabalho – modestíssimo, aliás – que trazemos à luz da publicidade é uma espécie de álbum da nossa casa, álbum que abriremos sempre com carinho...como verdadeira relíquia do passado, como ligação affectuosa da família Campineira entre a geração do presente e a geração do futuro.(...) Vede ali leitores, Campinas elevando, na altivez magestosa de um grande templo, o seu espírito DAQUELE que é o objeto da sua crença e de sua fé, volvei os olhos para o extremo opposto e vereis, sobre a collina, as paredes brancas do grande edifício onde o enfermo desprovido de meios, examine de forças, encontra o conforto e a caridade! (...) Na outra colina que fica à direita da Santa Casa de Misericórdia, no bairro do Guanabara, eleva-se uma bella architettura de estylo moderno, o grande edifício do Lyceo de Artes e Offícios, onde o filho do pobre e os orphãos encontram o agasalho, a instrução e a escola do trabalho, verdadeiros tónicos contra o abatimento, contra essas doenças moraes adquiridas pelo contagio do vício que tanto abatem o homem desde a infância até a idade em que cada um tem de entrar nas luctas da vida. Além, para o extremo opposto do local a que nos referimos, está o antigo Culto à Sciência, hoje Gymnásio; o Culto à Sciência, o primeiro e o mais importante estabelecimento de ensino que teve a Província de S. Paulo no tempo do império, estabelecimento, esse, de gloriosas tradições para a nossa mocidade e para a iniciativa particular do povo campineiro! Circulando a cidade, elevam-se os hospitais de variolosos, de morphéticos, os edifícios da Socieade Portuguesa de Beneficência, o Circo (sic) Italiano e a igreja de S. Benedicto, ambos com suas escolas e, fechando o circo traçado, temos o jardim publico da Praça Imprensa Fluminense. No centro, no coração da cidade, vemos o antigo teatro S. Carlos, reliquia dos nossos antepassados em cujo proscénio os amadores de então faziam as delícias daquelles que viviam a vida patriarcal dos bellos tempos que se foram! Formam ainda o centro de todo esse cortejo de instituições as Escolas Ferreira Penteado, Corrêa de Mello e Loja Independência, escolas allemãs, ou particulares, etc.” (grifos do autor).



Lyceu de Artes e Offícios

Instituição criada para abrigar e educar órfãos; foi inicialmente planejada pela Sra. Maria Umbelina Alves Couto, logo após o primeiro surto de febre amarela em 1889, mas sua instalação foi efetivada pelo padre João Baptista Correa Nery. O terreno e a área anexa foram doados pelo Barão Geraldo de Rezende e Francisco Bueno de Miranda. A pedra fundamental do edifício foi lançada em 09 de outubro de 1892 e a primeira parte do prédio inaugurada em 25 de julho de 1897. A obra foi realizada pelo engenheiro salesiano Domingos Delpiano.

Vista Pontual: O aglomerado de crianças foi substituído por um pequeno grupo de figuras humanas sem identificação precisa, com isto o arranjo rítmico das colunas da edificação foi valorizado. A inserção da carroça em movimento no desenho trouxe um maior dinamismo à cena e a contigüidade espacial foi valorizada.

O jornalista escreve como um visionário que apresenta a cidade como o lugar do perigo do "abatimento e vícios morais", mas proclama a cura na existência de um "cortejo de instituições no coração da cidade". Este cortejo assemelha-se a um organismo tentacular articulado (BRESCIANE, 1985, pp. 55-56).¹¹

A ênfase do texto de Alberto Sarmiento nas edificações remete à visualidade primeira das instituições, mas não é somente isso; essas são todas instituições que regulamentam um lugar social definido para "o enfermo desprovido de meios, o filho do pobre" onde "os orphãos encontram o agasalho e a instrução" e um lugar social diferenciado para a elite "os estabelecimentos de gloriosas tradições para a nossa mocidade e para a iniciativa particular do povo campineiro".

O que subjaz a poética e a emocionalidade desses textos da época e, em especial, no texto de Sarmiento é a busca por projetar no presente e para o futuro, uma trajetória de progresso onde o elo entre passado e presente se materializa numa espacialidade urbana construída como um cortejo de instituições. O jornalista traduz a idealização totalizadora de uma elite que busca na concretude dos monumentos arquitetônicos mesclar a tradição de um passado glorioso e pujante com uma ordem moderna, fundada na organicidade social traduzida pela regulamentação dos lugares sociais dos indivíduos. Mas, a primazia do discurso está no presente e na potencialidade da idéia de progresso, que no século XIX se difunde e acelera.

Nesse contexto, não foi por acaso que, pouco menos de dois meses após a publicação do texto em que Sarmiento definiu seu imaginário "álbum de nossa casa", uma fábrica utilizou os recursos da visualidade para promover o lançamento de um de seus produtos e seguiu, praticamente à risca, a lista de instituições elencadas no texto de Sarmiento.

O lançamento do mais novo produto da Fábrica de Fumos Liberdade, os Cigarros Campineiros, anunciado pela imprensa em 22 de fevereiro de 1899, seguiu uma estratégia de divulgação arrojada:

"FÁBRICA DE FUMOS LIBERDADE

O sr. dr. Tito Martins Ferreira, proprietário desta já acreditada fábrica, nos ofereceu 14 fotografias representando vistas de edifícios e ruas de Campinas, tiradas em pequenos cartões e que pertencem à primeira série da coleção das carteirinhas dos cigarros intitulados Campineiros, manipulados naquele estabelecimento. As vistas representam os seguintes edifícios e ruas desta cidade: Theatro S. Carlos, Grupo Escolar, Matriz Nova, Misericórdia, Lyceo de Artes e Offícios, Gymnásio, Estação de Ferro, Circolo Italiano, Escripório da C. Moguyana, Hippódromo Campineiro, ruas 13 de Maio e Dr. Quirino (trechos), largos Carlos Gomes e Imprensa Fluminense (Jardim). Gratos pela lembrança."¹²

O imaginário álbum de edificações/instituições descrito por Alberto Sarmiento foi quase integralmente transposto para a linguagem visual para promover a Fábrica de Fumos Liberdade. Mas a situação financeira da fábrica não era animadora. Tito Martins Ferreira, proprietário, passava por grandes dificuldades para saldar seus compromissos financeiros e a intensificação de promoções e publicidade buscava alavancar as vendas. Seguramente ele não era o único empresário, comerciante ou fazendeiro nesta situação, mas, indiscutivelmente, merecem destaque especial as iniciativas que ele empreendeu para enfrentar a crise e divulgar seus produtos que, no entanto, não o salvaram da falência. O Segundo Cartório de Ofícios registrou, em 24 de junho de 1900, o pedido de falência da Fábrica de Fumos Liberdade e o proprietário, declara que: "é devido a grande crise porque, de bom tempo, passa o comércio"¹³.

Meses antes da falência, o almanaque A Cidade de Campinas em 1900 publicou o anúncio de página inteira com o título "A maior e mais importante fábrica de Campinas". Além do anúncio, mais três páginas de "matéria jornalística", escritas pelo jornalista Leopoldo Amaral, em julho de 1899, descrevem a visita que fez às instalações do estabelecimento. Segundo Amaral, a fábrica era um dos estabelecimentos comerciais que mais honravam a iniciativa particular e sinalizavam o futuro que estava reservado à indústria nacional, e Tito Martins, um exemplo a ser seguido e imitado pelo seu verdadeiro temperamento industrial.

A fábrica localizava-se num saguão de 120 metros, na rua 13 de maio, número 120, esquina com a rua 11 de agosto. Os principais produtos fabricados eram os cigarros Campineiros, Caipira, Rio Novo, Goyano, Especial, Operários e, o mais novo lançamento, o Sport Campineiro. Além de cigarros, fabricava também charutos, como as marcas Italiano e Guarany, produzidas com fumos especiais vindos do Rio Grande e da Bahia.

No biênio 1899/1900, Tito optou por mesclar uma produção diversificada, visando atender a todas as camadas sociais, com uma estratégia promocional arrojada para o período. Para divulgar e promover seus produtos, lançou mão dos recursos mais inovadores que dispunha: a inserção de anúncios nos jornais diários, divulgando a diversidade de suas marcas, distribuindo prêmios e brindes. Mas os cigarros Campineiros eram o destaque: "acondicionados em belas e artísticas carteirinhas. Estes cigarros tem tido um verdadeiro sucesso."

Tito Martins Ferreira possuía também uma fábrica de telhas de vidro e era membro da diretoria do Hipódromo Campineiro. Era um empresário que investia em divulgação de suas empresas e demonstrou estar atento às expectativas de seus consumidores.

A utilização do conjunto de imagens da cidade transpostas para desenhos que serviu de atração para os Cigarros Campineiros foi uma ação planejada e vinculada às "imagens" da cidade difundidas pela imprensa.

As fotografias que serviram de base para a produção dos desenhos das carteirinhas não foram publicadas nem copiadas para distribuição. Provavelmente, os originais existentes no acervo fotográfico do Museu da Imagem e do Som de Campinas são exemplares únicos que somente vieram a ser copiados e parcialmente publicados muitos anos mais tarde.

Por sua vez, os desenhos, ou melhor dizendo, as carteirinhas foram produzidas com a finalidade de divulgar a Fábrica de Fumos Liberdade e de sedimentar a imagem da empresa na cidade. Portanto, foram produzidas pelo encontro de vários olhares e traduzem a relação entre a representação visual e o imaginário sobre a cidade. Os recursos de reprodutibilidade técnica possibilitaram a miniaturização de monumentos e espaços públicos. A fotografia entrou neste projeto não por acaso.

Circolo Italiani Unitti

Em 16 de julho de 1881, foi realizada uma assembléia no Teatro São Carlos para eleger a diretoria da Associação Circolo Italino Unitti, entidade composta por imigrantes italianos, com o intuito de criar e manter um hospital. A pedra fundamental do edifício foi colocada em terreno cedido pela Câmara Municipal em 1884.

66

O edifício, inaugurado em 1886, foi planejado e acompanhado pelo arquiteto Ramos de Azevedo. Três anos após a inauguração, durante o primeiro grande surto de febre amarela na cidade, atendeu não somente aos associados, mas também aos doentes pobres, aos quais a municipalidade prestava assistência.

Vista Pontual: Esta é a imagem de maior estabilidade visual do conjunto, tanto na foto quanto no desenho. Os efeitos de frontalidade e singularidade associados ao ponto de vista central, ao arranjo em cadência e à direção horizontal dos planos acompanhando a similitude formal do edifício, produziram uma simetria perfeita entre os dois lados da imagem.



Como afirma Walter Benjamin (1931, p. 104):

“Cada um de nós pode observar que uma imagem, uma escultura e principalmente um edifício são mais facilmente visíveis na fotografia que na realidade...somos forçados a reconhecer que a concepção das grandes obras se modificou simultaneamente com o aperfeiçoamento das técnicas de reprodução. Não podemos agora vê-las como criações individuais; elas se transformam em criações coletivas tão possantes que precisamos diminuí-las para que nos apoderemos delas. Em última instância, os métodos de reprodução mecânica constituem uma técnica de miniaturização e ajudam o homem a assegurar sobre as obras um grau de domínio sem o qual elas não mais poderiam ser utilizadas.”

A opção em transformar as imagens fotográficas em desenhos, no contexto da utilização feita pela Fábrica de Fumos Liberdade, parece inequívoca: obedeceu a um determinante de ordem técnica e econômica. No final do século XIX, para ser utilizado em escala industrial, o desenho respondia com mais vantagens à necessidade básica de um empreendimento capitalista, ou seja, baixo custo e agilidade de produção.

Mas esse não foi o único determinante, existe uma outra questão: a escolha da linguagem a ser utilizada não passou pela opção entre a fotografia e o desenho, ou dito de outra forma; não houve um momento de escolha entre uma ou outra opção. Ao contrário, o objetivo foi, desde o início, claramente a produção de desenhos, e a fotografia, “o lápis da natureza”, entrou nessa história como elemento facilitador do trabalho do desenhista.

O desenho já fazia parte dos hábitos de consumo visual como linguagem, mas, também, como prática estimulada por instituições de ensino clássico e de ensino profissionalizante. Iara Lis Franco Shiavinatto Souza (1994, p. 39), ao estudar a obra de Belmiro de Almeida, discute a atenção dedicada ao ensino do desenho, que é evocado por ser uma forma sintetizada e de compreensão acessível engendrando uma pedagogia da imagem:

“Através do Desenho aprende-se uma nova maneira de captação da imagem pela alusão, sugestão dos traços, ao abreviar formas, pela sua rapidez na confecção e no entendimento, pois toma o visto como um real em si. Uma experiência e prática de leitura veloz emergem em lugares díspares da sociedade, pontuando-a. Durante o século XIX, nota-se uma intensificação das formas visuais se espraiando pelo social e inscrevendo-se no real”.

Toda imagem é sempre um duplo recorte: um recorte externo, marcado pela eleição de um tema dentre uma gama diversa de possibilidades, e um recorte interno, marcado pela escolha dos elementos que constituirão a composição da imagem do tema eleito. A análise do recorte externo e do recorte interno que este tema recebeu revela o imaginário urbano que o discurso visual pretendeu divulgar. O tema eleito para o recorte externo deste conjunto de imagens é a cidade, não a cidade/município, mas a cidade enquanto núcleo urbano. Por sua vez, o recorte interno, produzido em cada uma das imagens, privilegiou símbolos de progresso e refinamento de infra-estrutura urbana. Estes recortes particulares denunciam também as opções de exclusão, do que não foi eleito como marco a ser registrado pela fotografia, e também de ocultamento, aquilo que foi registrado de forma a ocultar sua real aparência.

Mas são, de forma ainda mais significativa, as alterações produzidas na transposição do registro fotográfico para os desenhos, que denunciam um imaginário urbano que constrói uma cidade idealizada e filtrada para a divulgação. Uma cidade higienizada de seus órfãos, seus transeuntes; uma cidade focada em suas edificações, ruas calçadas e praças arborizadas, que exclui os cortiços, brejos e ruas alagadiças do enquadramento.

Rua Dr. Quirino

Seu primeiro nome foi Rua do Meio, pois ficava entre a Rua de Cima (Barão de Jaguará) e a Rua de Baixo (Lusitana). Em 06 de setembro de 1848, recebeu da Câmara Municipal o nome de rua do Comércio. Em 02 de maio de 1886, a Câmara mudou seu nome para homenagear Francisco Quirino dos Santos, poeta, jornalista, bacharel em direito e republicano histórico, falecido em 06 de março daquele ano.

Vista Pontual: Na foto o rosto/meio corpo na extremidade esquerda remete ao extra campo. Neste conjunto de imagens, é a única figura humana que tem traços fisionômicos visíveis. Seu olhar está direcionado ao ponto de vista do fotógrafo. No desenho, foi eliminado e a distorção do registro das bordas foi corrigida. Com isto, a direção da articulação dos planos direciona o olhar para o centro da imagem valorizando a contigüidade espacial construída pelo enquadramento central. Assim, os descritores icônicos de melhoramentos urbanos e edificações, movimento e atividade comercial foram realçados.

Mesmo com a grande diferença de proporções da imagem fotográfica para o desenho os letreiros foram reproduzidos fielmente.





DR. QUIRINO EM 1898

RUA DR. QUIRINO EM 1898



13 DE MAIO 1898

RUA TREZE DE MAIO EM 1898

Treze de Maio

Rua central de importante comércio. Seu nome, desde 1848, era Rua São José. Logo após a notícia da libertação dos escravos, em 28 de maio de 1888, a Câmara Municipal mudou o nome para homenagear a data da abolição.



Vista Pontual: Os descritores icônicos de edificação, transporte e comércio e movimento foram valorizados na composição. Os letreiros das casas comerciais foram reproduzidos no desenho quase que na totalidade. O que marca a imagem é a bicentralidade; duas cadências opostas potencializam a contigüidade espacial. À esquerda, a edificação/igreja ocupa o centro desta metade da imagem, valorizando a singularidade da edificação. No lado direito, o enquadramento é diagonal e o ritmo é marcado pela similitude formal da edificação que possui um forte dinamismo causado pela fragmentação da borda direita, o que remete ao extraquadro. A junção destas “duas imagens” produziu a valorização da especialidade urbana retratada. O desenho preservou integralmente esta composição já registrada na imagem fotográfica.

Dentro do traçado urbano foram fotografados: os espaços públicos com grande presença de indicadores de infra-estrutura, os melhoramentos urbanos e a arborização planejada, além das edificações emblemáticas do poder local, em sua maioria ícones de instituições criadas pela elite. Assim, selecionando e editando a cidade imaginada como próspera, limpa e moderna.

O histórico dos temas passa, de um lado, por instituições criadas por associativismo, doações, benemerência e patronato e, de outro, pela iniciativa do poder local em regulamentar a distribuição e consumo de gêneros, as vias de circulação e as áreas de permanência da malha urbana.

As iniciativas de colônias de imigrantes, ordens religiosas e instituições beneméritas foram frutos da preocupação da elite em criar e consolidar instituições que cuidassem do aprimoramento intelectual da juventude abastada (Ginásio, Teatro São Carlos), da educação para o trabalho dos filhos dos pobres (Liceu de Artes e Ofícios, Santa Casa de Misericórdia, Escola Modelo e Escola Correia de Mello), da oferta de assistência médica (Círculo Italiano Unido e Beneficência) e empreendimentos capitalistas em infra-estrutura de comunicação, transportes e lazer (Estação, Estação Guanabara e Hipódromo). Todas essas iniciativas culminaram na construção de edificações de grande e médio porte, algumas com grande refinamento arquitetônico.

As opções de enquadramento, os efeitos e recursos fotográficos foram utilizados de forma inequívoca para monumentalizar as edificações. Edificações, estas, que já eram por si mesmas monumentos erguidos mais em função da valorização de seus idealizadores do que em resposta às exigências ou necessidades práticas de sua destinação.

Dentre as edificações, a Matriz Nova foi a mais evidenciada. Seu principal ícone, sua torre, está registrado em quatro tomadas: de forma explícita nas imagens da Rua Treze de Maio, da Matriz Nova e na vista parcial do Mercado, e de forma implícita, mas, não menos marcante, na tomada da Parte da Cidade Vista da Matriz Nova.



Catedral Metropolitana de Campinas

MATRIZ



RUA 13 de MAIO



PARTE DA CIDADE VISTA DA MATRIZ NOVA



MERCADO



Destacam-se duas imagens feitas em ângulos complementares: são visuais da Rua Treze de Maio e de Parte da Cidade Vista da Matriz Nova. A primeira possivelmente foi feita com a câmara localizada em uma das janelas do sobrado situado na rua Francisco Glicério, defronte à praça José Bonifácio; a outra, como o título anuncia, foi feita com o equipamento posicionado na torre da Matriz Nova. As duas imagens são como dois pontos ligados por uma linha reta que vai do centro de uma ao centro da outra. Na imagem da Rua Treze de Maio, o centro situa-se exatamente na Estação da Cia Paulista, um dos símbolos de progresso e modernidade da época; na outra, o centro é a Rua Conceição que segue até a região alta do Jardim Público e do bairro Cambuí, sendo esta a direção para onde a cidade se expandia.

O traçado urbano contemplado é o que percorre desde o limite da linha férrea até as regiões altas e arborizadas onde casas elegantes eram construídas. Cabe a pergunta: por que o fotógrafo também não fez da torre da igreja uma imagem em direção oposta? Vale a especulação: para além da ferrovia ficavam os limites periféricos de vilas populares, leprosários e lazaretos. A composição destas imagens privilegia os ícones de infra-estrutura, melhoramentos urbanos, edificações, atividade comercial e serviços de transporte. Produzidas com grande dinamismo, de certa forma, condensam a gramática visual que norteia o conjunto dos registros, ou seja, o olhar é induzido à valorização da espacialidade urbana, à exploração da grandiosidade das formas, do efeito de singularidade aplicado aos motivos arquitetônicos e da fragmentação sutil que amplia o olhar para o extra-quadro.

A edificação da Matriz Nova pode ser definida como uma espécie de pólo gerador dessa composição visual. Na imagem da Rua Treze de Maio, o edifício produz um efeito de grande dinamismo, sua forma triangular conduz o olhar na direção do centro do quadrante superior esquerdo e contrapõe-se ao conjunto de sobrados à direita, provocando um efeito de extensão do campo visual.

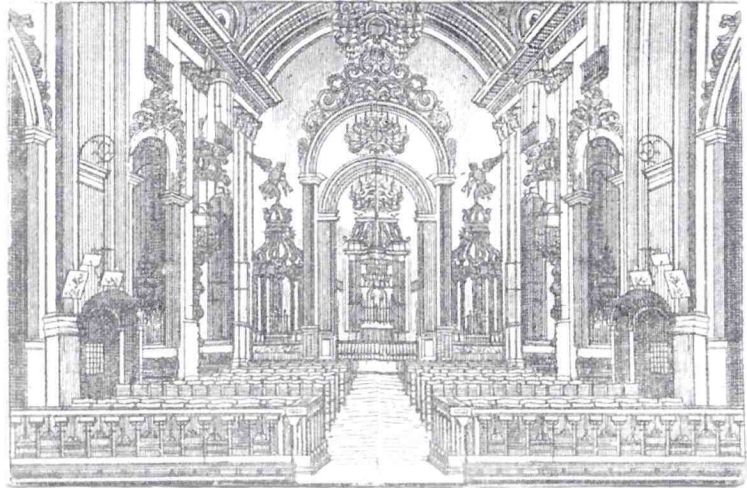
Por sua vez, na outra imagem em questão, como está enunciado no próprio título, a cidade se revela ampla e moderna – mas também arborizada e iluminada – a partir da estrutura proporcionada pela visualização da edificação/igreja.

Como sugerido por Alberto Sarmiento (1899):

“Vede ali leitores, Campinas elevando, na altivez magestosa de um grande templo, o seu espírito DAQUELE que é o objeto da sua crença e de sua fé, volvei os olhos para o extremo oposto e vereis...”

A Matriz Nova é sugerida como o centro gestor da composição de um olhar que percorre a cidade. Um olhar que pode ser imaginado como partindo de seu próprio interior, local que abriga um dos motivos de devoção e fé, mas também de orgulho pelo belo e do aprimoramento artístico.

Interior da Igreja Matriz



Desde dimensões amplas de vias de circulação e espaços públicos a monumentos arquitetônicos e obras de arte, reservadas em espaços fechados do sagrado, foram transformados pelos recursos da reprodutibilidade técnica em objetos passíveis de, literalmente, ter-se à mão.

O recorte interno privilegiou tipologias urbanas que revelam apenas a face da cidade com infra-estrutura moderna e atividade comercial. Fora dos limites da área urbana central, delimitada pela linha férrea, foram registrados apenas o Liceu de Artes e Ofícios e o Hipódromo Campineiro, duas iniciativas da elite local: o primeiro para abrigar e educar órfãos da febre amarela, o outro para normatizar e controlar uma prática cultural e desportiva ligada à população negra e aos trabalhadores urbanos, que foi transformado em investimento comercial. O discurso visual selecionou ícones de modernidade, progresso e saneamento urbano, como: trilhos, arborização planejada, paisagismos, letreiros de lojas, calçamento e até a incidência da luz solar, que foram evidenciados no enquadramento das fotos e reproduzidos nos desenhos.

A abrangência espacial¹⁴, em sua maioria tomada em vista pontual, restringiu o recorte interno ao máximo. Assim, valorizou os temas eleitos e também propiciou maior controle sobre os elementos figurativos presentes na tomada (LIMA e FERRAZ, 1997, p. 50). A técnica fotográfica serviu à técnica gráfica dentro de uma lógica do mercado que recortou, re-desenhou e resumiu a cidade em versão miniaturizada para servir de atrativo à comercialização de um objeto de consumo, o cigarro, que por sua própria finalidade tem efêmera existência. Nesta versão filtrada e miniaturizada da cidade, patrocinada pela fábrica de cigarros, a técnica produziu uma "edição de bolso" da cidade idealizada por Sarmiento como "um álbum da nossa casa", um roteiro afetivo na busca do fortalecimento da auto-estima coletiva de uma cidade em luta para apagar vestígios visíveis e invisíveis das epidemias. Uma cidade editada para sedimentar uma visão de presente e construir uma visão de futuro.

1 Este artigo é parte da dissertação de mestrado defendida em junho de 2001 no IFCH - Unicamp, iniciado sob a orientação do Professor José Roberto do Amaral Lapa e concluído sob a orientação da Professora Dra. Maria Stella M. Bresciani.

2 O Museu da Imagem e do Som de Campinas é uma instituição pública municipal, criada em 1975 com o objetivo de preservar acervos áudio-visuais. O acervo fotográfico do MIS passou por várias iniciativas de implementação de processos e organização. São identificadas iniciativas anteriores elaboradas por Dayse Peixoto, Renata Vuolo Urbac, Vera Rigo e Suzana Ribeiro.

3 O conceito de Studium é aqui apresentado tal como colocado por Barthes: "(...) *um afeto (...) a aplicação a uma coisa (...), uma espécie de investimento geral(...). Reconhecer o studium é fatalmente encontrar as intenções do fotógrafo, entrar em harmonia com elas, aprová-las, desaprová-las, mas sempre compreendê-las, discuti-las em mim mesmo pois a cultura (com que tem a ver o studium) é um contrato feito entre os criadores e os consumidores*" (BARTHES, 1984, p. 47).

4 Na fase inicial da pesquisa, produziu um levantamento sobre os estúdios fotográficos e os fotógrafos que atuaram em Campinas entre 1862 e 1900.

5 Kossoy, Boris. *Realidades e Ficções na Trama Fotográfica*, São Paulo, Ateliê Editorial, 1999, pp. 58-59.

6 Desenhos que ele havia recebido do colecionador José Falchi Trinca.

7 A Fábrica de Fumos Liberdade pertencia a Tito Martins Ferreira e ficava instalada na rua 13 de Maio nº 120, no centro de Campinas.

8 Maria Luiza Pinto de Moura é bibliotecária e pesquisadora do Centro de Ciências Letras e Artes.

9 Também foram localizadas publicações e cartões postais que fizeram uso destas imagens ao longo do século XX, no entanto, para a análise proposta neste trabalho, foram priorizados os originais produzidos no final do século XIX.

10 Dimensão dos originais: Fotos-17x22cm e 15x21cm. Desenhos - 4,2x6,3cm. Acervo do MIS Campinas.

11 Maria Stella Martins Bresciani analisa a cidade do século XIX como um monstro urbano de muitas faces, onde as metáforas mecânicas e orgânicas se imbricam.

12 *Diário de Campinas*, 22/02/1899.

13 CMU_Arquivo TJC, Segundo Ofício, caixa 71, processo 5317. Em 25/06/1900 Guilherme F. Moeles foi indicado para assumir os negócios. A fábrica não fechou, conforme acordo com credores e, em 03/02/1901, Tito Martins Ferreira foi declarado reabilitado.

14 Utilizei como parâmetro a metodologia de análise de descritores icônicos e descritores formais, desenvolvida pelas pesquisadoras Solange Ferras Lima e Vânia Carneiro de Carvalho.

Referências bibliográficas

- AMARAL, L.(org.). A Cidade de Campinas em 1900. Campinas, Casa do Livro Azul, 1899.
- BARCELOS, H. de. Campinas Atual, in A Cidade de Campinas em 1900. Campinas, Casa do Livro Azul, 1899.
- BARTHES, R. A Câmara Clara. Rio de Janeiro, Editora Nova Fronteira, 1984.
- BENJAMIN, W. Pequena história da fotografia (1931). Magia e técnica, arte e política. São Paulo, Brasiliense, 1985.
- BRESCIANI, M. S. Metrôpoles: As faces do monstro urbano (as cidades no século XIX). Revista Brasileira de História. São Paulo, v. 5, n. 8/9, 1985.
- DUBOIS, P. O ato fotográfico e outros ensaios. Campinas, Papirus, 1994.
- FABRIS, A. (org.). Fotografia: usos e funções no século XIX. São Paulo, Edusp, 1991.
- GALZERANI, M. C. B. O Almanaque, a locomotiva da cidade moderna: Campinas, décadas de 1870 e 1880. Tese de Doutorado, IFCH – Unicamp, 1998.
- KOSOY, B. Realidades e Ficções na Trama Fotográfica, São Paulo, Ateliê Editorial, 1999.
- LE GOFF, J. História e memória. Campinas, Editora da UNICAMP, 1996.
- LIMA, V. C. C. de e FERRAZ, S. de. Fotografia e Cidade: da razão urbana à lógica do consumo. Álbuns de São Paulo, 1887-1954. Campinas, FAPESP/Mercado de Letras, 1997.
- MENEZES, U. B. de. O Objeto material como documento. Texto didático apresentado no curso Patrimônio cultural: políticas e perspectivas, organizado pela IAB/CONDEPHAAT em 1980.
- SALLES, J. A. de. O grupos dos Cincos, in A Cidade de Campinas em 1900. Campinas, Casa do Livro Azul, 1899.
- SAMAIN, E. (org.). O Fotográfico. São Paulo, Editora UCITEC-CNPQ, 1998.
- SARMENTO, A. Homens e Aspectos, Diário de Campinas, 01/01/1899.
- SEMEGHINI, U. C. Do café à Indústria: Uma cidade e seu tempo. Campinas, Unicamp, 1991.
- SONTAG, S. Ensaios sobre a fotografia. Rio de Janeiro, Arbor, 1981.
- SOUZA, I. L. F. S. C., Belmiro de Almeida: Das Tramas do Ver, Dissertação de mestrado apresentada ao Instituto de Artes-Unicamp, 1994.

Sônia Aparecida Fardin

Mestre em História pelo IFCH – UNICAMP e
Coordenadora de Extensão Cultural e Museu da
Imagem e do Som (MIS) de Campinas – Secretaria
Municipal de Cultura, Esportes e Turismo.
fardin@mpcnet.com.br

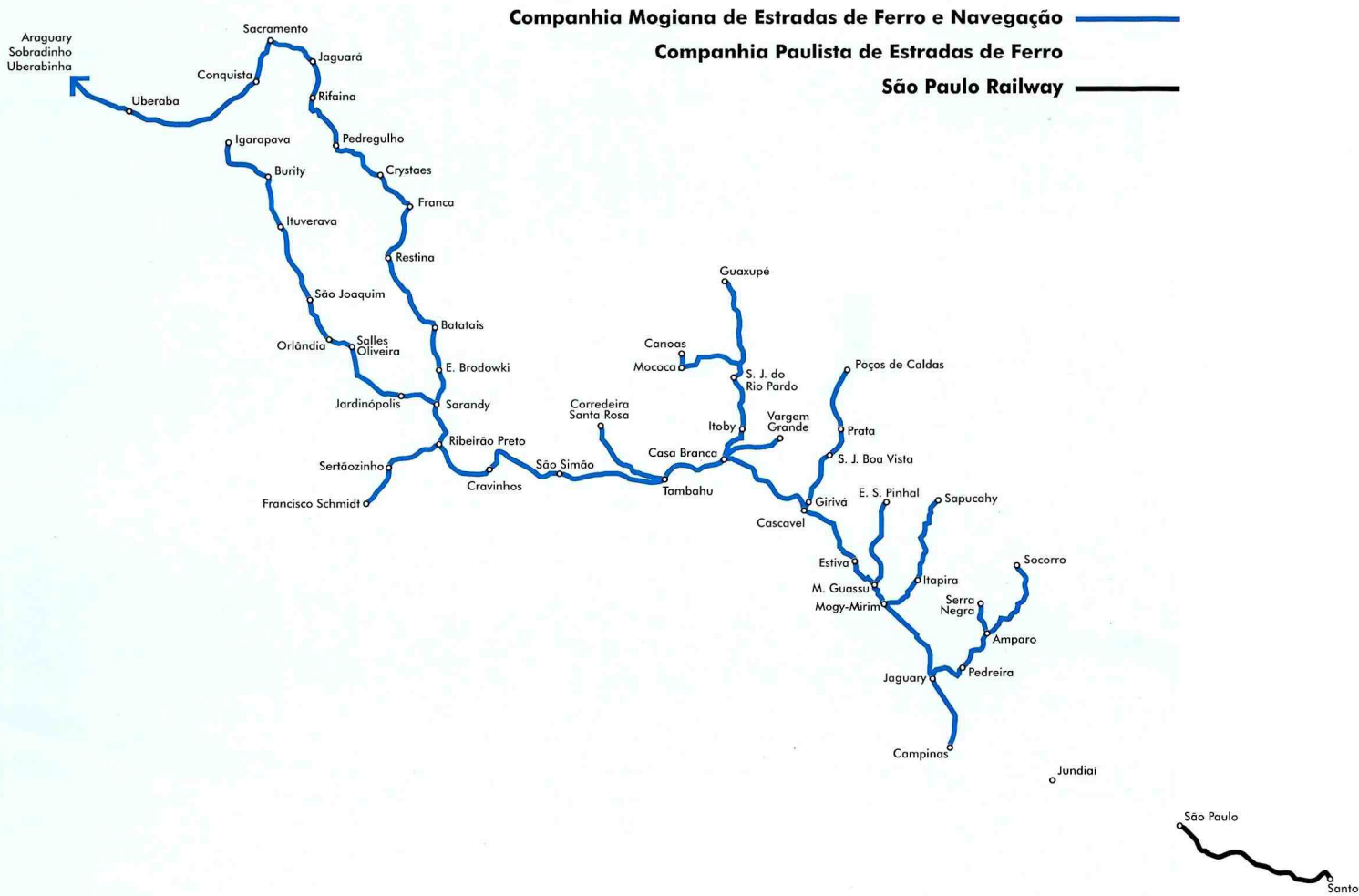
o desenho da ferrovia na rota do café

Marialice Pedroso

Na mancha verde da marcha do café, identificamos no mapa a linha característica da ferrovia e os nós, pontuando cidades por ela servidas. Constituem uma rede não só de transporte e de comércio, mas uma intrincada malha de influências e trocas através da qual, mesmo após a inatividade das ferrovias, podemos reconstituir a história do período por meio de suas manifestações mais palpáveis. Isso pode se dar através da arquitetura e urbanização dos espaços vivenciados. Os fatos históricos imprimem na cidade marcas que têm uma sobrevida aos seus personagens. Com isso, vem a possibilidade de um edifício, um bairro, um traçado urbano tornar-se o próprio sujeito e não apenas o simples objeto num contexto histórico. Ler, sentir e interpretar essa mensagem é um desafio que as cidades transformadas pela passagem do ciclo cafeeiro propõem ao historiador e ao arquiteto contemporâneos.

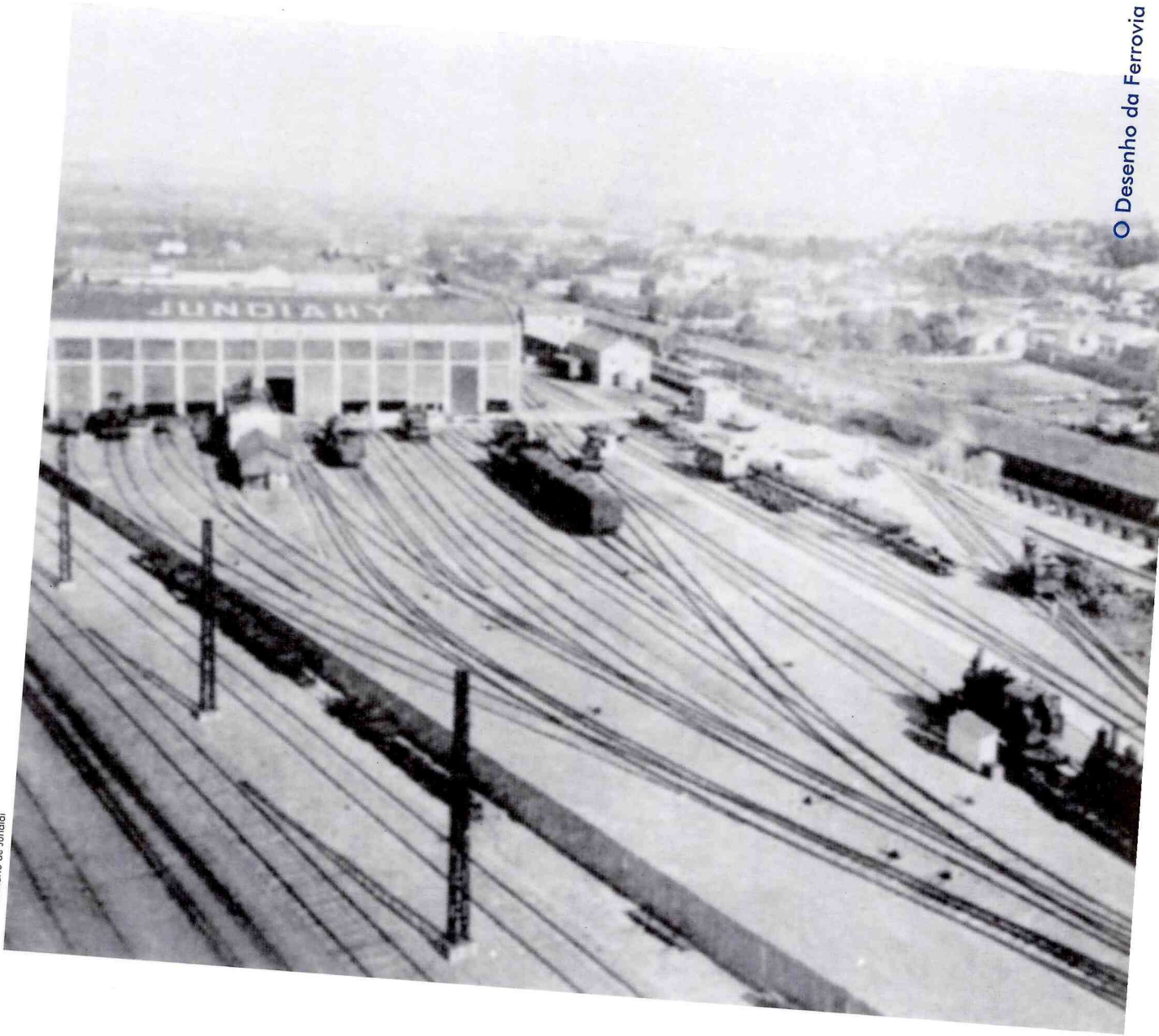
Do patrimônio edificado, felizmente, resta muita coisa que acena pela sua sobrevivência e por uma conscientização das pessoas quanto ao seu patrimônio cultural. Como no período barroco, que muito se destruiu da herança medieval amparado por uma nova visão estética, o espírito moderno impôs barreiras conceituais que abominavam certas manifestações da cultura representativa de um período histórico. A história da destruição pode se repetir. Da análise do contexto mais amplo ao objeto restrito, temos muito que extrair. Dentro do capítulo da cafeicultura, participou a ferrovia, veiculando idéias, parâmetros e um corpo de conhecimentos que sedimentam a contemporaneidade, podendo ser um fio condutor de resgate de informações sobre o ecletismo. Para não perdermos o fio da história, embarquemos nesta viagem...

Rede Ferroviária - São Paulo Até 1909

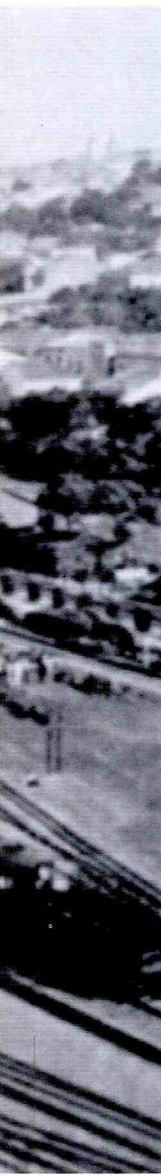


A relação cafeeira e ferrovia

Uma abordagem da questão cafeeira no Oeste Paulista vai desaguar automaticamente no tema da implantação da ferrovia nesta região. O salto qualitativo e quantitativo aconteceu com o café em substituição ao plantio da cana-de-açúcar. No lastro de um bem-sucedido empreendimento, a iniciativa de implementar-se uma rede de transporte que atendesse à demanda da mercadoria fazia sentido para os proprietários de terras de Campinas em meados do século XIX. Daí nasceu a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, uma empresa de capital particular que veio incrementar o ramal ferroviário criado pelo governo quando se abriu a perspectiva de ampliação do mercado internacional com o café produzido na Província de São Paulo. Existe um vínculo importante entre esses dois elementos que foi estudado de modo sistemático pelo professor Odilon Nogueira de Matos e esclarece pontos fundamentais desta parceria (MATOS, 1970). De início, construiu-se a São Paulo Railway, a Inglesa, cuja origem dava-se no porto de Santos já que, num primeiro momento, planejava-se atingir a capital da Província para o escoamento da produção agrícola vinda especialmente dos arredores de São Paulo. Teve prolongamento de trilhos autorizado até Jundiaí. Dinamizada pela monocultura do café, obteve sucesso e retorno financeiro, tendo, assim, prosseguimento até Campinas, com o respaldo do Presidente da Província Saldanha Marinho, cuja inauguração deu-se a 11 de agosto de 1872. A percepção da viabilidade de expansão comercial com um prolongamento até Campinas não captou o interesse por parte da São Paulo Railway. Criou-se, assim, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro que de Campinas viabilizou um prolongamento até Rio Claro, aberto ao funcionamento em 1876. Esses investimentos imprimem um avanço nos meios de comunicação e transportes de Campinas e um perfil dinâmico àquela que se posicionava como a "Capital agrícola da Província" a partir da hegemonia do café.



A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e de Navegação



Aberta ao tráfego em 1875, com o primeiro trecho a partir de Campinas, a Companhia Mogiana seguiu a rota pelo interior do país. Seu início de funcionamento aconteceu com a presença do imperador Pedro II e sua comitiva que, prestigiando o evento, seguiram viagem até Mogi Mirim, ponto final deste tramo. Os prolongamentos foram sendo construídos em etapas e garantidos pela produção cafeeira que se expandia devido à aquisição de terras pelos cafeicultores de Campinas a preços mais acessíveis. Um exemplo foi o Visconde de Indaiatuba, proprietário, entre outras, da Fazenda Sete Quedas, que adquiriu terras no município de Amparo (hoje, localizadas no Município de Monte Alegre do Sul), transportando para a Fazenda Salto Grande sua experiência com uma colônia de parceria formada por indivíduos oriundos da região de Trento. Foi uma experiência pioneira de trabalho livre com o grupo da região norte da Itália (que na época fazia parte do império austro-húngaro) e o agrupamento ficou conhecido como "a colônia de tiroleses". Foram as primeiras experiências desta forma de contrato diante da impossibilidade de renovação do plantel de escravos após a Lei Eusébio de Queirós em 1850. Elemento facilitador dos transportes, a Mogiana também contribuiu com os fluxos migratórios no assentamento desses passageiros. Se foi importante do ponto de vista social, não foi das melhores opções econômicas para a própria empresa. A produção agrícola, especialmente de café, formava o grande contingente de carga e justificava a permanência da estrutura ferroviária, apesar dos altos e baixos do mercado que não pagavam os custos e a manutenção do serviço. Mas, sob o ponto de vista de intercâmbio cultural, constituiu-se um meio mais eficiente e democrático de transferência de padrões, possibilidade de trocas e de informações. A terra natal de Carlos Gomes sediou eventos, recebeu visitas importantes, produziu e exportou cultura. Fez jus ao conceito de cidade rica, empreendedora, progressista e moderna que, além de ser reconhecida como berço do maestro, também foi cognominada "Princesa do Oeste".

A mercadoria produzida na região era carreada para a estação campineira e, em seguida, transferida para os vagões da Cia Paulista, que se constituiu no suporte de comercialização do café produzido no Velho Oeste Paulista. Num segundo momento, a nova ferrovia, a Mogiana, vai de encontro ao outro centro produtor que seria o Oeste Novo do Estado cujo pólo de expansão caberia à cidade de Ribeirão Preto. Desta forma, a estrada de ferro passa a ser confundida com a grande mancha verde que, acompanhando a topografia do "mar de morros", vai prosseguir a marcha até o Estado de Minas Gerais, na cidade de Araguari. Assim, margeando as propriedades produtoras de café também, criou outras unidades produtoras em vista da facilidade de escoamento dos grãos. Constituiu-se a ferrovia em vetor de transformações, transportando coisas, gente e culturas e trazendo nos seus trilhos outros desafios, novas aspirações. Tornou-se evidente um certo cuidado no trato da arquitetura e dos equipamentos urbanos que vão povoar as nossas cidades dessa época. Mudou a configuração urbana na imagem das praças, arruamentos, edificações sujeitas à nova legislação para as cidades. Um desses exemplos é Amparo que mesmo após a decadência do setor cafeeiro conservou sua cultura material e hoje ostenta o cenário de um período de transformações decorrentes da ocupação territorial pela cultura do café e de sua bem-sucedida

comercialização num período que compreendeu as 3 últimas décadas do século XIX e as três primeiras do XX. Uma representação belle-époque.

Da mesma forma, absorveram tais cuidados as propriedades rurais. As que melhor se beneficiaram desse meio de transporte demonstram um espelhamento da urbanidade. O trem de ferro constituiu-se no veículo à disposição do contingente de imigrantes que, chegando a São Paulo, logo encontrava na malha ferroviária a possibilidade de fixar-se nas localidades servidas pela Cia Mogiana. Essa rede de transportes vai ter conexão com outras Companhias e vai estabelecer um intercâmbio de idéias, de culturas e de uma renovação no modo de vida da população.

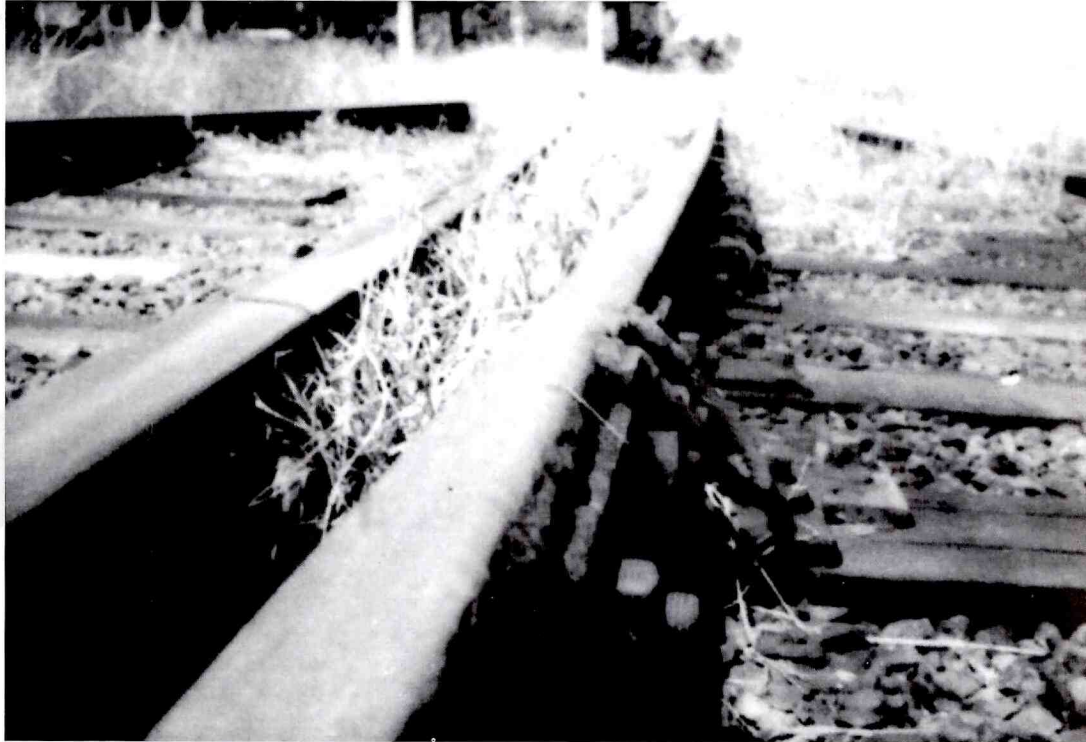
O histórico da Companhia Mogiana envolve fatos curiosos e particulares. Na impossibilidade de um prolongamento da Paulista até Mogi-Mirim, seja por motivos econômicos ou políticos, surge uma proposta de se fazer uma via férrea com bitola estreita capaz de atender a um programa menos oneroso. Desta forma, foi lançado o embrião da Companhia Mogiana que constituiu uma Diretoria Provisória formada por fazendeiros da região, influentes politicamente e com recursos próprios. Esse ramal férreo foi chamado de ferrovia "cata-café", assim cognominada pelo Professor Matos devido à sua vocação em atender às necessida-

des imediatas e incrementar a expansão da cultura cafeeira. Com a acessibilidade garantida pela ferrovia, o intercâmbio entre diversas praças comerciais ampliou-se, o ciclo de produtividade cresceu, atraiu investidores e mão-de-obra e implantou um pólo comercial que veio a incrementar o surto de crescimento nunca antes visto na região. A ampliação da malha ferroviária foi na esteira da corrida dos cafezais em direção às terras descansadas e mais adequadas a uma cultura exigente e predatória como a do café. Assim, os tentáculos da ferrovia iam se ampliando e firmando raízes onde se produziam riquezas. Do trecho Campinas- Mogi Mirim partiu um ramal para Amparo, que, por sua vez, partilhava-se em direção a Serra Negra, a Monte Alegre do Sul (PEDROSO, 1998) e, na seqüência, a Socorro. A ampliação da linha privilegiou a cidade de Mogi-Guaçu e continuou seu caminho atingindo Ribeirão Preto, Franca, Uberaba, finalizando em Araguari. Sem contar os outros ramais, só nessa linha principal a distância até Campinas perfazia um total de 789 quilômetros (RIBEIRO, 1993). É importante mencionar que o acordo entre a lucratividade da cafeicultura e os serviços da ferrovia nem sempre correspondiam ao esperado, tanto que a companhia de transportes amargou algumas crises decorrentes da instabilidade deste ciclo econômico e a parceria entre ambos teve que sofrer umas adaptações. Uma delas foi um tabelamento inversamente proporcional à distância referente ao preço do frete para o transporte do café, enquanto as demais ferrovias resistiam quanto ao abatimento das tarifas.

Outro ponto de atrito estava na dependência da Mogiana em relação a alguns serviços prestados pelas Companhias Paulista e São Paulo Railway, especialmente, com relação ao escoamento da mercadoria, levando ao descrédito os serviços prestados pela Companhia com sede em Campinas. Enumerou dificuldades, inclusive, para a obtenção de empréstimos bancários para novos investimentos. Houve, a 29 de novembro de 1904, uma grande assembléia para tentar-se a fusão das Companhias Paulista e Mogiana de Estradas de Ferro, contudo, a proposta foi rejeitada. A história da Mogiana continuava intrinsecamente atrelada aos interesses e dificuldades dos cafeicultores.

Na sua história, coube à cidade de Campinas beneficiar-se também de sua condição geográfica privilegiada, constituindo-se em cruzamento ferroviário capaz de atender à produção e exportação do café do Oeste Paulista, do Triângulo e Sul de Minas. Esse fator foi de fundamental importância para uma análise das questões urbanísticas operadas nesse período e que revelam uma identidade, uma patente creditada à passagem do café. Ademais, a hegemonia dentro de um ciclo econômico relevante na história do país, permitiu-lhe passar de um estágio agrícola para um outro patamar com o incremento de sua vocação industrial. As histórias do café e da Ferrovia Mogiana se associaram no que se referiu à consolidação e expansão da vocação agro-industrial na região de Campinas. As próprias dificuldades proporcionaram os saltos.

Teliana Elizabeth Domingos



A malha ferroviária, desde que aqui se instalou com o pioneirismo da Companhia, Paulista criou um nó de comunicação e de comercialização a exemplo das antigas cidades. Outras companhias vieram para complementar esta rede de transportes, como a Funilense (direcionada para o Bairro do Funil a 43 km), fundada em 1890, e a Cia Ramal Férreo Campineiro, inaugurada em 1894, com um percurso que servia Sosas, Joaquim Egídio, o Pico das Cabras até à estação Dr. Lacerda.

A influência político-financeira da cidade praticamente aconteceu em meados e intensificou-se em fins do século XIX, em um momento histórico importante para o país. A cidade, de tradição monárquica, passou a abrigar um idealismo positivista garantido por iniciativas pioneiras e bem-sucedidas, sendo elas: a postura antiescravocrata, as medidas empresariais de vanguarda, como o caso da ferrovia, a abertura política, a implantação de indústrias e centros de ensino de qualidade. Tudo isso garantia a formação de uma nova mentalidade que também ficou registrada na cota de influências materializadas através da arquitetura e da configuração da cidade.

U rbanidade

O café, a ferrovia, a industrialização e o Partido Republicano Paulista estão, entre outros fatores, como condicionantes na mudança da fisionomia das cidades sob amplo raio de atuação. Tal evento, sobretudo, evidenciou-se na maneira como se conduziram as informações. Uma das formas fica patente através do ramal ferroviário que estabelecia um elo entre cidades envolvidas nesse contexto de produção e expansão comercial. As propriedades rurais, sejam as já estabelecidas ao longo do percurso, sejam as que se pontificaram mais tarde, vizinhas aos trilhos de ferro, propagaram esse benefício advindo da influência citadina e de seus costumes. Na verdade, o empre-

endimento da ferrovia já provinha de bem-sucedidas incursões. Primeiro, na cultura canavieira e, depois, no plantio e comércio do café. Assim sendo, direcionando para a sede regional o papel de um entreposto importante na movimentação e circulação de mercadorias, criava-se, então, uma situação peculiar de movimentação na estação, envolvendo carga e descarga de produtos e uma circulação maior de pessoas, seja a trabalho, seja em trânsito pela cidade. Entre esses transeuntes, incluíam-se os imigrantes contratados para as lavouras de café ou aqueles que vinham por conta própria e que atraídos pela fama da região, aumentavam o contingente populacional do Oeste Paulista. Criava-se em torno da praça da estação um comércio próspero para atender à demanda de pessoas freqüentadoras do local. O conjunto das edificações constituiu-se num ponto de referência de crescimento da cidade com a elevação principal voltada, até hoje, para o centro da cidade. No amplo terreno, onde ficava o pátio de manobras da Cia Paulista, foram fechados os antigos cemitérios em 1881.

O embelezamento foi uma das preocupações da municipalidade e da população que passou a ostentar na fachada das moradias os sinais externos de riqueza. Por outro lado, o comércio, a oferta de serviços no setor da construção civil e do artesanato na época usufruiu desses resultados. Os "frentistas" e mestres de obras tiveram seus "dias de glória". Não só as moradias urbanas, os edifícios públicos, as propriedades rurais, por extensão, passaram por uma "repaginação" efetiva.

Ponto de encontro de vital importância nessa malha de comunicação, o próprio edifício da estação vai dar sinais dessa mudança (KHUL, 1998). Foram muitas as transformações operadas na sua edificação para atender não só as condições de conforto e circulação, mas também os padrões estéticos de fachada e, sobretudo, para dialogar nas mesmas condições com a cidade que se fazia cada vez mais bela. Sendo o portão de entrada dessa nova realidade, a própria edificação das gares está contaminada de forte sotaque europeu. Para o autor de *Architecture of the 19th Century*, as estações das estradas de ferro são as catedrais modernas (MIGNOT, 1994, p. 252), referindo-se à importância dessas manifestações arquitetônicas da época.

Um exemplo muito concreto pode ser visto em Campinas. Sua estação passou por várias transformações, mas, felizmente, garantiu sua identidade onde denota suas origens na tecnologia inglesa responsável pela implantação da própria malha ferroviária. Portadora do estilo vitoriano, o neogótico cultivado na Inglaterra que predominou durante o século XIX pela hegemonia da indústria britânica na construção industrial, teve a princípio um modelo tradicional. Ampliando-se para atender à demanda das ferrovias, foi sendo transformada à medida que se pontificou como o novo eixo de expansão da cidade. Localizada em ponto elevado da cidade, a topografia privilegiava a estação como posto de observação acima até do ponto focal que seria mais importante para a época, a torre da catedral. Tão importante foi sua presença que até cogitou-se, em 1922, quando da construção do novo teatro municipal, modificar o projeto de implantação do novo edifício, direcionando a sua fachada principal para a estação, ficando o mesmo de costas para a catedral localizada na área central. Isso significava uma quebra da tradição, mas favoreceria o eixo voltado para o portão de entrada da cidade, o seu cartão postal da época. Discutiu-se rapidamente o assunto, mas não ganhou unanimidade.

É importante ressaltar que o espaço destinado à chegada e partida dos trens significou não só um catalisador das mudanças urbanas, como também constituiu um obstáculo dentro da malha urbana, isolando bairros e populações e criando uma barreira geográfica. O centro da cidade tinha um padrão de referência, enquanto, o bairro optou por uma identidade própria, modelando-se como local de moradia de trabalhadores e migrantes e, diante de certo isolamento físico que lhe foi imposto, passou a ter vida à parte. Hoje, cogita-se, por meio de uma praça sobre os trilhos, restabelecer o vínculo de dois lados da cidade para compor uma única história.



Referências Bibliográficas

- KUHL, B. M. *Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo-reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo, Atelie: FAPESP, c. 1998.
- MATOS, O. N. de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de S. Paulo e a evolução da cultura cafeeira*. São Paulo, Alfa-Omega, 1970.
- MIGNOT, C. *Architecture of the 19th Century*. Köln, Evergreen, 1994.
- PEDROSO, M. F. *Arquitetura de fazendas de café de Amparo, Monte Alegre do Sul e Serra Negra*. Dissertação de mestrado defendida no IFCH da UNICAMP, Campinas, 1998.
- RIBEIRO, V. *Subsídios para a História da Companhia Mogyana de Estradas de Ferro em seu Primeiro trecho inaugurado em 1875*. Trabalho de graduação apresentado no Departamento de História da Faculdade de Ciências e Letras "Plínio Augusto do Amaral", Amparo, 1993.

Marialice Pedroso

Licenciada em Pedagogia pela Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Itajubá – MG, em Letras Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Sorocaba, bacharel em Artes pela UNICAMP; Arquiteta e Urbanista pela FAU/PUC-Campinas; Mestre em História da Arte pelo IFCH – Unicamp; doutoranda em História da Cultura pelo IFCH – UNICAMP; Professora de Teoria e História da Arquitetura na FAU-CE USP, Itu, de História da Arte na FAU-CEUNSP – Itu e FAU Unimep e Colaboradora da Revista de História da Arte e Arqueologia da UNICAMP.
apedroso@correionet.com.br

Vilas Operárias

na Campinas do Estado Novo
- uma política de habitação -

Daisy Serra Ribeiro



"A nota dominante e superiormente agradável de Campinas é o perfeito asseio das suas ruas com suas casas sempre de novo pintadas, o que faz lembrar as bem cuidadas cidades da Alemanha e, especialmente, as da Saxônia. Sobre este ponto e diversos outros cuidados urbanos, a Municipalidade de Campinas leva grande vantagem sobre a sua colega da Capital paulista, que descuidava por completo do asseio das ruas constantemente invadidas por materiais de construções intermináveis, e sempre maltratadas por um detestável serviço de limpeza pública (BADARÓ, 1996, p. 34)."

Essa era a descrição da cidade em 1900, revelando uma atitude de orgulho e competitividade do campineiro que tinha passado por situações difíceis nos dez anos anteriores. Campinas, centro da economia do café no Estado de São Paulo até o final do século XIX, enfrentou dois momentos bastante difíceis, primeiro, a grande epidemia antes da virada do século e, em seguida, dura crise econômica nas primeiras décadas do século seguinte. Os reflexos das dificuldades financeiras provocadas pela queda das bolsas norte americana e europeia em 1929, foram catastróficas para as exportações desse produto. Nesse período, a população urbana da cidade chegava aos 50.000 habitantes e já havia superado o esvaziamento demográfico sofrido na última década do século XIX em consequência da epidemia de febre amarela quando, então, a cidade ficara reduzida a 25% de seus habitantes. Essa superação deveu-se às competentes medidas tomadas pela

administração municipal que implantou eficazes programas de saneamento, assim como promoveu ágeis campanhas de propaganda em relação à qualidade de vida adquirida pelo município após essas providências. Somando-se às medidas de saneamento, uma série de leis e atitudes políticas passam a ser implementadas no sentido de impulsionar a transição que vinha ocorrendo nas funções do município, até então de apoio à lavoura do café, para transformá-lo em centro de ação no processo de desenvolvimento industrial, cuja tendência já despontava fortemente.

Assim, nos primeiros anos do século XX, as possibilidades que a cidade oferecia para se viver e trabalhar eram extremamente favoráveis, deixando transparecer o esforço realizado pelos campineiros no sentido de restaurar sua imagem e demonstrar sua capacidade de voltar a liderar a região.

Com a expansão do processo urbano e com o aumento da população, sobretudo de trabalhadores, surge a necessidade de se pensar em construções de tipo econômico. Então, a partir da década de 30, os bairros com casas populares foram se ampliando e rodeando o núcleo central, sendo que algumas dessas construções ainda permanecem hoje como testemunhos desse período e, conservando o desenho básico, parecem pequenos retalhos recortando ruas e avenidas como se formassem uma cidade dentro de outra cidade. O objetivo desta pesquisa foi a identificação desses vestígios que caracterizaram um padrão construtivo da moradia do trabalhador proletário nesse período.

Levamos, em nossa pesquisa, oitenta loteamentos aprovados durante esses anos e denominados "vilas", cuja característica comum era o fato de que nelas só poderiam ser instaladas habitações populares com normas

orientadas por leis, traduzindo um padrão para casa proletária, popular ou operária, daquele período. Desses oitenta registros de vilas, foi possível mapear na cidade, em um primeiro momento, vinte núcleos, cuja investigação inicial partiu dos indícios deixados por construções que sugeriam, por sua semelhança e localização, que poderiam ter feito parte de programas de casas operárias. O critério adotado para essa seleção foi apoiado em dados estabelecidos para essas habitações no Código de Construções de 1934, nas leis de construções populares das décadas de trinta e quarenta e nas orientações do Plano Urbano de Melhoramentos. O roteiro seguido para a seleção dos núcleos foi organizado em três itens básicos:

a) implantação do núcleo e das edificações entre 1930 e 1948;

b) construções dentro dos padrões estabelecidos para casas operárias ou populares no período e dentro da zona estipulada no Código de Construções de 1934 para esse tipo de habitação;

c) reminiscência, em bairros da cidade, de edificações dentro dos padrões acima, ainda hoje.

Pouco antes do governo Vargas, quando, o então prefeito de Campinas, Orozimbo Maia proferiu um discurso na Câmara aconselhando a agilização das medidas relativas a um projeto urbanístico, foi enfático ao ressaltar a importância de preparar a cidade para os novos tempos industriais¹. E, como medida de urgência, foi iniciado um processo de contratação de um técnico para elaborar o Plano Urbanístico, tendo como prioridade levantar a planta cadastral do perímetro urbano do município, com o objetivo de cadastrar ruas e logradouros, pois, há muito, a administração municipal havia perdido o controle das ruas ou localização de espaços residenciais ou industriais.²

O avanço da industrialização e a necessidade de mudanças eram inexoráveis, e a idéia de modernização ia se instalando na mentalidade dos grupos dirigentes locais. O cotidiano da cidade aos poucos vai se modificando como resultado dos incentivos para a instalação de indústrias. Em 1920, quando a Resolução municipal nº 606 é autorizada pela Câmara, proporcionando vantagens para empresários e grupos de empresários que se estabelecessem em Campinas, foi desencadeada, de forma irreversível, a entrada de uma população operária, e quanto mais o processo industrial avançava e se desenvolvia, mais crescia esse segmento de trabalhadores.³

No decorrer das primeiras décadas do século XX, com o crescimento do parque industrial em toda a região do município, Campinas, apesar do competente saneamento, começa a experimentar novos problemas, entre eles a falta de moradias para esse contingente cada vez maior de mão de obra que vai chegando em busca de novas oportunidades que se abriam. A questão habitacional, inerente ao perfil de uma cidade industrial, gerou, na década de trinta, cortiços na área central que se proliferaram, acompanhando na mesma proporção o ritmo do crescimento das indústrias. Sem opção alternativa, esses espaços, com toda sua inadequação, vão se transformando de abrigo alternativo à definitivo. Como resultado imediato, a situação passa a ser considerada de urgência.

O fato é que não havia sido proposto qualquer programa de assistência ou infra-estrutura básica para esse operário e sua família que, na maioria das vezes, chegava à cidade sem qualquer garantia ou suporte para seu estabelecimento ou mesmo para um simples cotidiano inicial. Esse aumento demográfico vai se transformando em séria dificuldade para os antigos e novos moradores e, sobretudo, para a administração pública, que ainda não tinha encontrado meios para lidar com o problema.

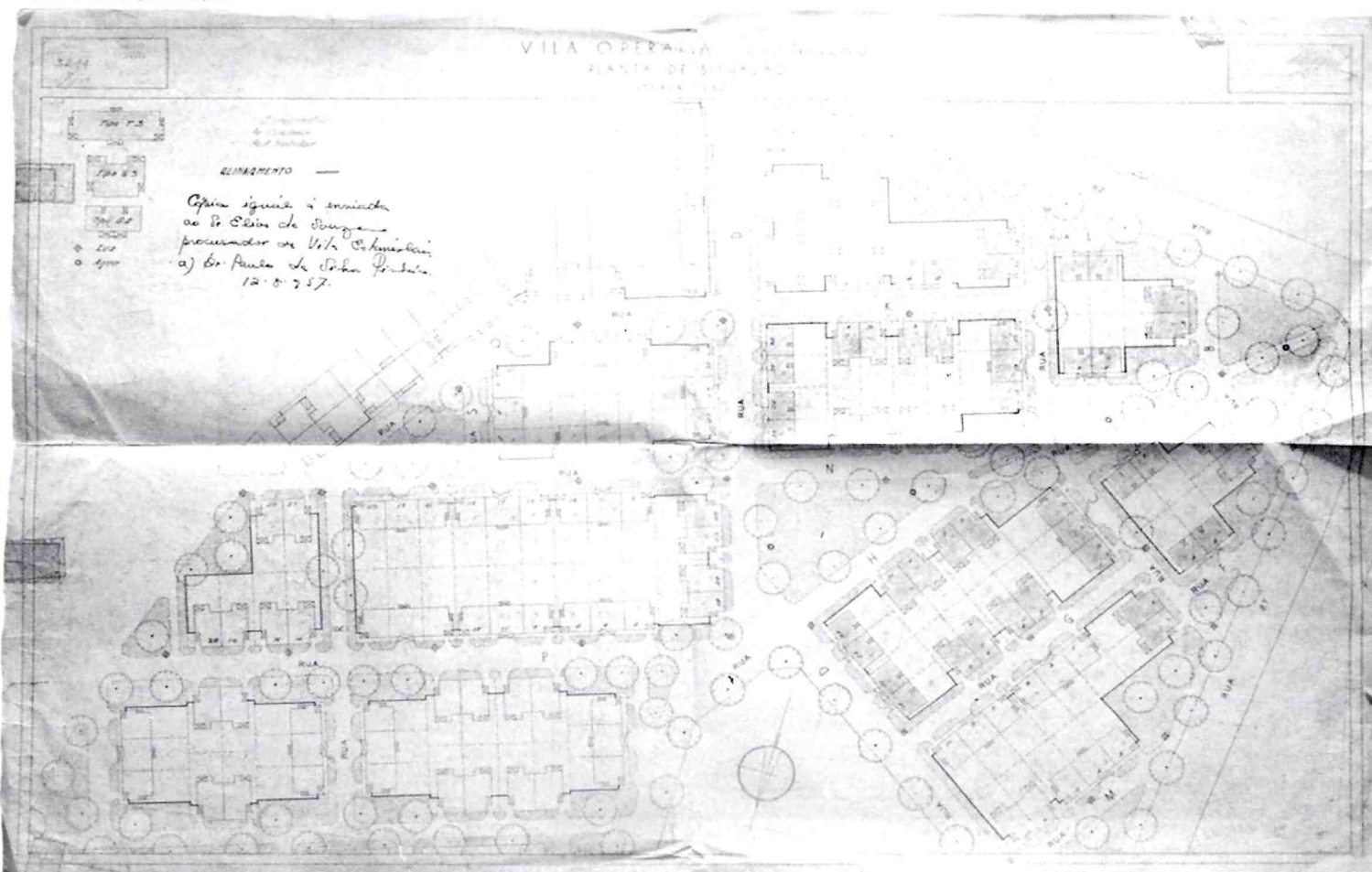
Quando a legislação do Estado Novo impõe medidas efetivas para que se estabeleça uma política urbana que contemple um programa habitacional popular, dois instrumentos, um de ordem jurídica e outro técnico-político, ou seja, o Código de Construções e o Plano de Melhoramentos Urbanos, ambos em implantação desde 1934, tornam-se ferramentas básicas para a discussão de um programa público de moradias.⁴

Ao mesmo tempo, incentivados pelas possibilidades econômicas que essas políticas acenavam e diante da oportunidade de reciclar com ganhos a função do espaço, proprietários de antigos cafezais em decadência transformam suas terras em loteamentos populares. Eram fazendas que tinham sido cortadas ou que tinham como vizinhas bem próximas as ferrovias ou as novas rodovias, portanto, áreas que se caracterizavam como a periferia urbana. Loteadas em pequenos terrenos, passam, então, a ser de grande serventia para os propósitos dos programas habita-

cionais de atendimento à moradia do trabalhador de baixa renda, iniciando, assim, a formação dos primeiros núcleos residenciais econômicos, ou seja, as denominadas vilas operárias. Entre 1929 e 1934, até a implantação desses loteamentos, muitas dessas novas áreas eram também ocupadas por pequenas chácaras e sítios, que produziam frutas e hortaliças para o abastecimento da cidade, como foi o caso, por exemplo, da região onde hoje está o bairro da Ponte Preta e o Proença.

1946 . Bairro do Cambuí (entre as Avenidas Orozimbo Maia e José de Souza Campos)

Arquivo Público Municipal de Campinas



Os novos bairros proletários foram, então, ponteando na planta da cidade, estando na sua grande maioria próximos às indústrias, as quais geralmente seguiam os eixos ferroviários, as rodovias e os córregos. Como proposta do Plano Urbano de Melhoramentos, novas avenidas foram ligando antigos bairros aos novos núcleos, tecendo a malha que caracterizou a configuração urbana da nova cidade industrial.⁵

Esses núcleos residenciais operários, que fazem parte da história da expansão urbana de Campinas, se assemelhavam a pequenos vilarejos próximos ao centro comercial, distando dele em média, quatro quilômetros. Variavam em extensão de três a doze quarteirões (poucos tiveram um número maior), compostos de dez a duzentas casas, sendo reservadas também, áreas para

pequenos jardins e praças de uso público. As construções, na sua maioria erguidas entre o final dos anos 30 e a metade dos 50, são bastante semelhantes entre si, tanto no que se refere às fachadas e recuos da calçada, quanto aos desenhos e soluções das plantas, assim como, na ambientação do espaço em que estão inseridas.

Surgidos entre 1932 e 1948, período que abrange o Estado Novo, em um momento quando os projetos de planejamento urbano se proliferaram por todo o país e as políticas públicas de moradia popular apresentaram características muito particulares, os núcleos residenciais campineiros tiveram um apoio significativo da municipalidade. Portanto, não fica difícil acompanhar os projetos dessas vilas, pois a formação e a implantação foram sempre precedidas de decretos e leis, seguidas de orientação e normas para edificação das casas.

A história que acompanha a origem da formação desses núcleos é praticamente idêntica em qualquer parte da cidade, pois está ligada a uma política de moradias que era diretamente assessorada pela administração municipal, e, sob a orientação normativa do governo estado novista, ia desenhando a cidade industrial e moderna na qual Campinas se transformava. As providências

que garantiram essas mudanças eram parte das políticas sociais propostas no plano de governo de Getúlio Vargas e tinham abrangência nacional, contemplando, sobretudo, as cidades com perspectivas industriais. Nesse contexto, é importante destacar que essa política de alcance social ia além da construção de um edifício, pois legislava também as formas de financiamentos em vários níveis para que fosse possível ao trabalhador da indústria e do serviço público ter acesso à casa própria.

Em 1934, o total da população urbana de Campinas era de aproximadamente 69.000 e a área urbana que no início do século era de 6.600 m², chegava nos primeiros trinta anos a 13.373 m² e em 1948 a 16.246 m², com a inclusão de terras consideradas

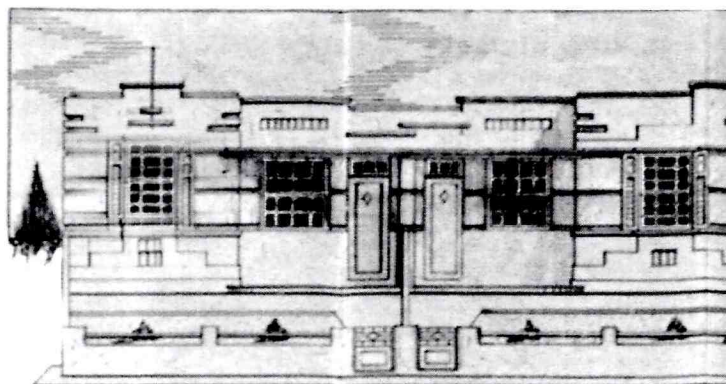
rurais, aquelas que tinham pertencido a antigas fazendas de café, depreciadas pela queda da exportação desse produto. Em 1936, conforme os Relatórios dos Prefeitos que eram publicados anualmente, a área pavimentada chegou a 481.558 m² e, dez anos depois, já chegava a 686.178 m². O aumento populacional foi de cerca de 24% na mesma década e as áreas construídas alcançaram pouco menos de 1% deste índice.⁶

O eixo ferroviário, que desde seu início, em 1872, com a inauguração da Paulista, servia de traçado para a implantação de indústrias e armazéns, aparece como um cinturão divisor entre terras que ao longo da história da expansão urbana aparecem como áreas nobres, vocacionadas para uma ocupação rendosa do ponto de vista imobiliário, e as que precisariam de incentivo governamental para se desenvolver ou, então, se transformariam em espaços perdidos.

Além das linhas férreas, os córregos também se colocaram como pontos de referência dos limites formadores das zonas urbanas. Assim, o Piçarrão, o Proença e o Canal de Saneamento (junção do córrego do Tanquinho e do Serafim, que hoje correm

no centro da Av. Orozimbo Maia) foram marcos naturais para o plano de zoneamento de 1934, dividindo áreas urbanas em residenciais, industriais e periferia (onde estavam autorizadas as casas operárias). São os anéis que aparecem nos estudos do engenheiro Prestes Maia para delinear os contornos do Plano Urbano de Melhoramentos e que formaram a configuração, ainda presente hoje, no desenho base da cidade.

Ao longo desses córregos, em terrenos, na maioria das vezes alagadiços e cuja função era de receptáculos do esgoto urbano, surgiram vários desses arruamentos populares e industriais. É verdade que o Código de 34 proibia as construções em



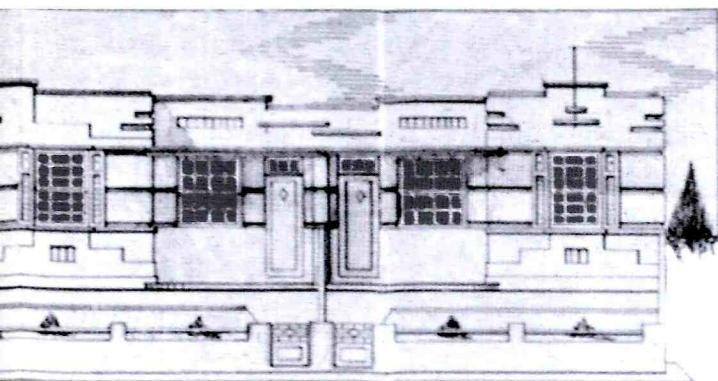
1938 . Rua Nova, Bairro do Bonfim
Arquivo Público Municipal de Campinas

terrenos alagadiços, mesmo as populares, porém a localização de diversas "vilas" está marcada pela a proximidade desses pontos geográficos.

Esses loteamentos apresentam ruas com metragem de até 8 metros de largura, consideradas secundárias ou de caráter exclusivamente residencial, onde os lotes poderiam ter de 7 a 10 metros de frente, com recuo obrigatório de 4 metros de jardim. As orientações do Código de 1934 eram precisas e detalhadas, conferindo, por exemplo, nos decretos para a aprovação das plantas de formação dos núcleos operários, espaços específicos para vias, parques, jardins, passagens, metragem mínima de frente de terreno e recuo de construções.

Nos últimos cinquenta anos, todas essas vilas foram incorporadas aos bairros onde estavam incrustadas ou, até mesmo, se transformaram em bairros, mas muito raramente são reconhecidas por seus nomes de origem, apesar das edificações que as compuseram ainda resistirem ao tempo e às constantes remodelações urbanas.

Porém, nesses primeiros anos de implantação, a localização dentro do perímetro urbano para esses tipos de habitações estava bem delimitada pelas regulamentações impostas no Código de Construções. Em 1934, quando a cidade já estava dividida em quatro zonas, para efeito das construções e uso, ficava bastante visível na terceira zona, então considerada o arrabalde ou a periferia, as casas operárias, formando os conjuntos que constituíam as "vilas", nas ruas que se localizavam além dos trilhos férreos ou ainda nos arredores dos córregos ainda não canalizados. Também se constituíram os bairros onde se instalaram as novas indústrias.⁷



O roteiro da localização desses núcleos pode ser observado tendo como ponto de referência a Estação da Estrada de Ferro da Companhia Paulista (FEPASA), olhando à frente para a Av. Andrade Neves, seguindo à direita pelos bairros Vila Industrial, Ponte Preta, Vila Marieta e Proença, percorrendo a Av. Princesa D'Oeste em direção ao baixo Cambuí, transpondo a Av. Orozimbo Maia na altura da rua do Sacramento rumo à Vila Nova, retornando à direita para o Guanabara, o Botafogo e o Bonfim e, outra vez, à Vila Industrial para chegar ao São Bernardo.

A Vila Industrial, localizada nas costas da Estação da Companhia Paulista de Estrada de Ferro, era o bairro do proletariado campineiro por excelência até o início do século XX. Nessa região, ainda temos vestígios de edificações agrupadas que se constituíram pequenas vilas de moradia operária. Esses núcleos, da segunda metade do século XIX, eram geralmente anexados ou bem próximos às fábricas e construídos, na maioria das vezes, pelo industrial que os cedia, através de aluguéis ou arrendamentos para moradia dos empregados e cujos valores eram descontados na folha de pagamento. Eram

espaços geralmente fechados por portões e constituídos de pequenos cômodos voltados para um pátio interno, muitos com banheiros, tanques e cozinhas comuns. Compõem ainda hoje a paisagem urbana mas, infelizmente, quase como ruínas. Restam, assim, a Vila Izza, dos funcionários da Cia Paulista, as Vilas Manoel Dias e Manoel Freire, alugadas a operários e ferroviários, e ainda a Vila de São Vicente de Paulo, onde moravam viúvas de trabalhadores e seus filhos, ou mulheres com filhos, abandonadas por seus maridos. Incorporadas atualmente ao bairro da Vila Industrial, foram iniciativas isoladas no sentido de resolver a questão de moradia de trabalhadores.⁸

volume de processos com pedidos de aprovação de plantas para casas tipo econômico, com metragem de até 70 m².

A partir de 1936, a legislação municipal foi clara em como se deveria proceder em relação às vantagens possíveis para o investidor e quais os critérios para selecionar o comprador, assim como os deveres de todos em relação aos contratos e aos processos de adesão das propostas para as edificações. Duas leis desse mesmo ano, a primeira, a nº 497, para interessados privados, e, a segunda, a nº 498, para a administração pública, criaram normas para os pro-

As Vilas que aparecem a partir de 1930 ganham outra conotação por estarem inseridas no projeto de uma política habitacional para atender objetivamente o trabalhador de baixa renda, com leis municipais específicas de infra-estrutura básica, como água e esgoto, além de iluminação pública. Eram áreas loteadas cujo nascedouro fora direcionado para casas populares, com investimentos privados de caráter empresarial e individual, ou da própria administração pública.

As prefeituras municipais passam a ter que atender, no que se referia às medidas efetivas desses projetos habitacionais de caráter popular, à uma política centralizada imposta pelo governo de Getúlio Vargas. Foram diversos os incentivos fiscais e vantagens comerciais propostos para esse tipo de investimento, o que propiciou à mobilização de iniciativas financeiras para loteamentos e construções de baixa renda. Com uma legislação favorável aos empresários da construção civil e aos compradores, os prédios econômicos foram se multiplicando, chegando a chamar à atenção do pesquisador o

cedimentos relativos a execução da construção, compra e venda dos prédios populares.

No que diz respeito aos investimentos privados, foi garantida a isenção de impostos da terra e demais taxas de construção para quem construísse prédios populares. Havia uma série de normas a seguir em relação a essas construções. Para começar, os próprios loteamentos deveriam ser em áreas autorizadas pela Prefeitura, isto é, em bairros cujas ruas correspondessem à zona três do zoneamento urbano e que fossem servidos de água, luz e esgoto. O padrão exigido para a construção em si era o determinado pelo Código das casas econômicas ou populares, porém, o construtor dificilmente viria a ser um operário, uma vez que, para poder receber os benefícios de isenção da lei, o favorecido tinha que levantar pelo menos dez casas desse tipo. O capital necessário, mesmo que para construções populares, não era pequeno. Esse imóvel podia depois de pronto ser vendido ou alugado, sendo que para essas operações havia também medidas rígidas estipuladas na lei.

Um exemplo bem marcante desse tipo de investimento foi a Vila Operária Estanisláu, no bairro do Cambuí, entre o córrego do Proença e o antigo canal de Saneamento, hoje Av. Orozimbo Maia, em terras de Estanisláu Ferreira de Camargo que, em parceria com o município, ergueu um núcleo residencial operário. O conjunto foi distribuído em 10 ruas, constituído por 150 casas geminadas, duas a duas ou três a três, sempre com espaço lateral no final dos grupos. Os blocos de casas eram cortados por recantos arborizados, praças com quadras de esportes, escola, contando, ainda, com, padaria, confeitaria, açougue e mercado. O projeto construtivo foi acompanhado e fiscalizado pela prefeitura, tendo essa inclusive, executado a licitação para o engenheiro construtor. É possível examinar detalhes na imagem feita da planta arquivada na Prefeitura Municipal de Campinas em processo para a requisição da aprovação dessa vila.

As duas leis de 1936 eram bastante semelhantes quanto às obrigações e deveres, sendo que na segunda, os terrenos deveriam ser de propriedade do município, porém, também, além da zona dois, e a venda ou aluguel dos prédios só poderiam ser efetuados para funcionários ou operários ligados à municipalidade, ativos ou aposentados.⁹

Junto ao Bosque dos Jequitibás, em área de abrangência de patrimônio ambiental, pois o Bosque é bem tombado pelo Condephaat e Condepacc, temos a Vila dos Jequitibás, um modelo de núcleo residencial sugerido por

essa legislação. O loteamento que era de propriedade de Cezar de Faria Lima, foi adquirido pelo município para levantar edifícios do tipo econômico e vendê-los aos funcionários públicos. Foram construídos vinte e quatro prédios e, depois de prontos, financiados aos servidores municipais. Os engenheiros do Departamento de Obras e Viação foram responsáveis pelos projetos das casas e pela fiscalização e administração das obras. De acordo com a legislação para as casas populares, o comprador não poderia realizar na casa nenhum melhoramento ou mudança no projeto, sem o consentimento da Prefeitura, antes de obter a escritura definitiva no final do financiamento, que geralmente era de 15 a 20 anos. A imagem reproduzida da casa operária na Vila dos Jequitibás aprovada em 1935 é um bom exemplo do programa seguido, padrão para essas construções. Tanto os prédios isolados como os geminados (dois a dois ou em grupos de seis) apresentavam espaços livres nas laterais de pelo menos 1,50 metros e recuo de 4 metros, reservado para o jardim. Nesse núcleo, os edifícios são de um pavimento e com o mesmo tipo de fachada. Nos fundos, uma área de até 18 metros era usada como quintal e ainda tinha um tanque coberto, um "telheiro", um varal e, em alguns, um galinheiro ou um depósito para lenha ou carvão. Exemplos dessas construções podem ser vistos, ainda hoje, nas ruas Proença e Jorge Harrat.

Projeto de um prédio a ser construído na Vila das Jequitibás
na rua 115 e 3500 de rua Uruguiana

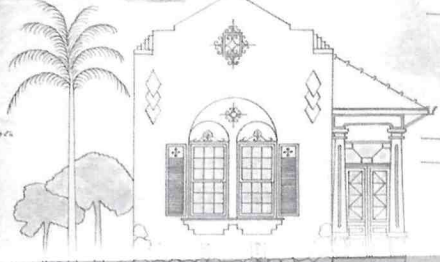
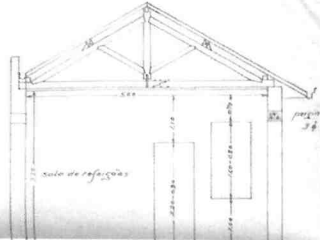
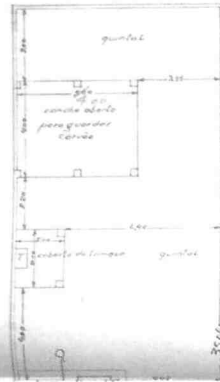
Proprietário: *Abraão Steinberg*

Construtor: *Antônio de Aguiar*

Outor do projeto: *Antônio de Aguiar*

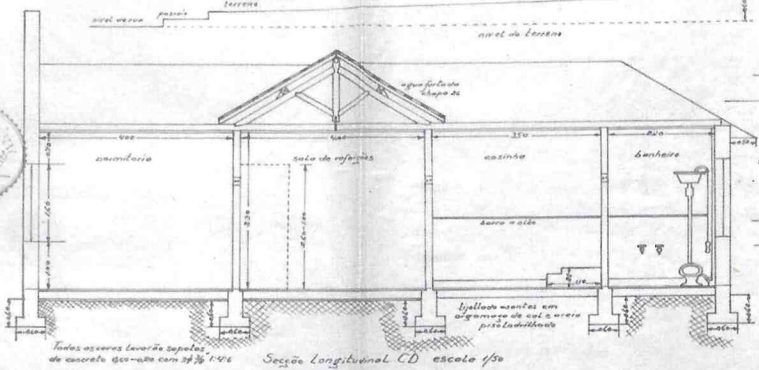
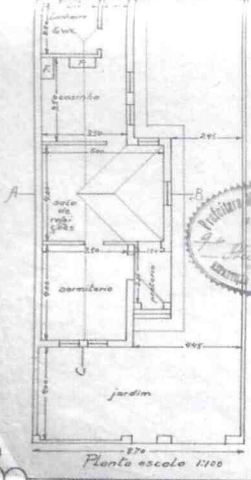
Arquiteto: *Antônio de Aguiar*

Antônio de Aguiar



Seção Transversal AB
escala 1/50

Fachada principal escola 1/50



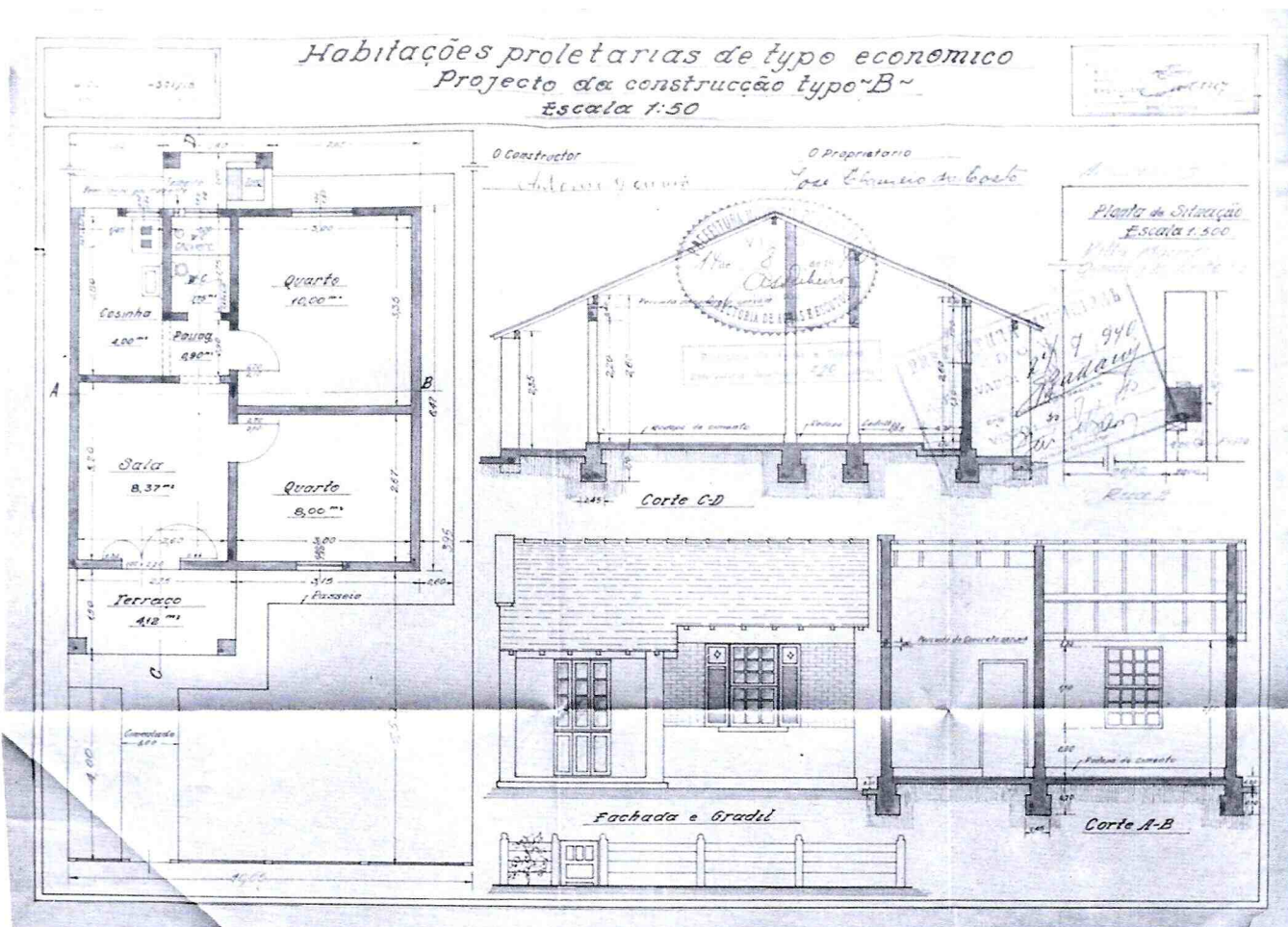
Planta de situação

Todos os corpos levarão sapatas de concreto 40x40 cm com 10% 1/40
Seção Longitudinal CD escala 1/50

1935 . Vila Jequitibá, Rua Uruguiana, Bosque
Arquivo Público Municipal de Campinas

As vilas Mogiana e São Bernardo, decorrentes da mesma política, apresentavam formas bem acabadas dessas propostas de moradia. Vejamos:

A vila Mogiana, no loteamento da antiga vila Itália, propriedade de Pedro Roselen, foi adquirida pelo município e doada à Caixa de Aposentadoria e Pensões da Zona da Mogiana, para atender o projeto de construção de casas para os funcionários ativos e aposentados. Localizava-se entre os trilhos da Estrada de Ferro da Mogiana e da Sorocabana.



Na vila São Bernardo, o investimento foi da Fundação Casa Popular, órgão federal que financiava a compra de imóveis do tipo econômico para trabalhadores em parceria com o município. As terras foram compradas da Companhia Rossi & Borghi pela Prefeitura e doada à Fundação. Nessa vila, foram construídas cerca de 200 casas. Grupos de casas divididos em sobrados, quando a construção tinha até 60 m², e térrea, quando tinham até 70 m². O conjunto, além das residências, tinha praças, escolas e jardins.

Incentivados por uma legislação favorável ao desenvolvimento, os vazios urbanos foram sendo completados sistematicamente e, conforme dados da Monografia de Campinas de 1952, entre o final dos anos 30 e o final dos 40, o município apresentava um total bastante promissor de 64,6 % de área construída. A configuração da planta da cidade urbana foi ganhando forma.

A antiga Vila Industrial, que até as duas primeiras décadas do século tinha abrigado as edificações voltadas para a moradia dos trabalhadores, passou a apresentar novas vilas dentro de seu perímetro: Vilas Rialto, Helena, S. José, Guilherme, MacHardy, da Fortuna, Paulista, Rizzo, Mogiana e São Bernardo. Além dessa região, subindo a Av. Brasil e a Imperatriz Leopoldina, havia outra Vila nascida nos loteamentos ao longo da Funilense, a Vila Nova, que se expandiu em: Vilas Valverde e Buarque Macedo; em seguida, o Bonfim que, desde o final do século XIX, sediava fundições, continuou nesta vocação industrial e residencial, abrigando as Vilas: Itapura, Andrade Neves e Ferreira Jorge; as terras entre o núcleo Santa Cruz e o Cambuí são loteadas, surgindo as Vilas:

Cambuí (2), Ilka, Estanisláu, Póvoa e Aveniente. Na Ponte Preta, onde, desde o início do século XX, haviam se instalado várias indústrias, sobretudo as tecelagens, com destaque para as de seda, encontramos as Vilas: Marta, São Paulo, Emí, das Sedas, Meirelles e Elza; subindo o espigão e sendo contornado pelo córrego do mesmo nome, o Proença, região onde ficavam as Vilas: Proença, Lídia e dos Jequitibás ou dos Funcionários; entre o Proença, a Ponte Preta e a Vila Industrial, as Vilas: Marieta e Paraizo.

Os interessados em adquirir uma dessas casas, tinham que estar vinculados a um Instituto de Previdência, como ativos ou inativos, de empresas privadas, públicas ou autarquias. A seleção era feita através de critérios organizados pelos setores de assistência social pública, com normas bastante rigorosas no que diz respeito a garantias de que cada comprador adquirisse um só imóvel e fosse o próprio residente pelo menos até o fim do financiamento. Naturalmente, havia todo um cuidado para que a política habitacional fosse aplicada de forma a atender ao morador de baixa renda e reduzir as possibilidades de se transformar apenas em mais uma aplicação para retorno financeiro.

As casas construídas, conforme os Relatórios Municipais, tinham obrigatoriamente que ter suas plantas aprovadas por engenheiro municipal do Departamento de Obras, onde também podiam ser encontrados projetos prontos, caso fosse do interesse do construtor. A maioria desses conjuntos era composta, em média, por quatro ou cinco quarteirões, podendo chegar até ao triplo dessa extensão. Alguns se destacaram pelo volume de prédios, como foi o exemplo da Vila de São Bernardo, com 245 casas, ou a vila Estanisláu, com 150.

O decreto lei nº 82 de 26 de dezembro de 1940 foi particularmente interessante, porque não apenas reforça as condições favoráveis para esse tipo de edificação, como fornece descrição pormenorizada dessas construções. Comparado aos desenhos das plantas e seus memoriais descritivos, de fato sugere um padrão de edificações populares para as décadas de 30 e 40.¹⁰

A maioria das quarenta plantas de prédios que examinamos dentro dos requisitos considerados econômicos, populares ou operários estava dentro da classificação do Tipo B ou II, com dois quartos e uma sala, conforme pode ser visto nas habitações proletárias da Vila Marieta. Algumas raras diferenças, como uma cozinha e uma copa em um mesmo prédio considerado popular, podem ser observadas, porém, sempre guardando o máximo de três cômodos mais uma sala. As construções do tipo mínimo, como essas, tinham paredes de ½ tijolo, pé direito reduzido, cômodos com 8 m², w.c. e chuveiro com 1,20 m², cozinha com 3,20 m² e tanque coberto. Prédios agrupados até o máximo de seis, tendo na frente uma faixa ajardinada, com 6 m de largura, e quintais na parte posterior, isolados com varal de roupa e pequeno galinheiro.

Desses quarenta exemplares, apenas um, classificado no Tipo B, ocupava praticamente todo o terreno, deixando íntegro apenas o recuo de quatro metros na frente. Porém, sem ter um completo domínio da quantidade de edifícios autorizados pela administração municipal, não foi possível precisar o que poderia ser considerada exceção, apenas foi possível apontar pequenas diferenças.

Foram, então, a partir de 1940, estabelecidas normas para construções, que vieram facilitar ainda mais a formação dos núcleos de habitação do tipo econômico e, justamente nesse período, o número de habitações superou o número de habitantes. Portanto, podemos inferir que as medidas tomadas surtiram efeito adequado, tendo sido bastante positiva, a princípio, a política adotada.

Observando essas casas populares ou operárias construídas nesse período, que se espalham por toda a cidade, fica a sensação de que realmente a maioria nasceu de projeto construtivo único, tais as semelhanças. Hoje, muitas dessas edificações que ainda restam e estão inseridas em bairros da cidade aparecem como fragmentos da malha urbana, edificadas a partir dos primeiros trinta anos do século XX. São testemunhas bastante significativas das transformações da história urbana e do processo de formação da Campinas industrial.

Referências Bibliográficas

- BADARÓ, R. de S. C. *Campinas: o despontar da modernidade*. Campinas, CMU/UNICAMP, 1996.
- BAENINGER, R. *Espaço e Tempo em Campinas: Migrantes e a expansão do Pólo Industrial Paulista*. Campinas, CMU/UNICAMP, 1996.
- ERGÓ, M. E. de A. Estudo geográfico da cidade de Campinas. In: *Congresso Brasileiro de Geografia*. São Paulo, 1952.
- BONDUKI, N. *Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura moderna, lei da casa própria*. Estação Liberdade, 1998.
- CARPINTERO, M. V. T. *A construção de um sonho*. Campinas, Ed. Unicamp, 1997.
- DRAIBE, S. *Rumos e metamorfoses: um estudo sobre a constituição do Estado e as alternativas da industrialização no Brasil, 1930-1960*. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1985.
- OLIVEIRA, M. C. F. *Questões Demográficas no período cafeeiro em São Paulo*. Textos NEPO n.º 1 UNICAMP, Campinas, 1986.
- ROLNIK, R. *A cidade e a lei. Legislação, política urbana e território na cidade*. FAPESP/Studio Nobel, 1997.
- SANTOS, L. de C. *A febre amarela em Campinas 1889-1900*. CMU/UNICAMP, Campinas, 1996.
- SEMEGHINI, U. C. *Do café à indústria: Uma cidade e seu tempo*. UNICAMP, Campinas, 1991.
- WAHRLICH, B. M. de S. *Reforma administrativa na era de Vargas*. Rio de Janeiro, Ed. da FGV, 1983.

1 Discurso do Prefeito Orozimbo Maia à Câmara Municipal em 1920 - Relatórios da Câmara de Campinas - 1929.

2 O engenheiro e professor Francisco Anhaia de Melo, da Escola Politécnica de São Paulo foi chamado pela prefeitura de Campinas para apresentar um Plano para a cidade em 1929 que foi chamado o Master Plan. Anhaia deu início à planta cadastral, mas não pode dar continuidade, provavelmente, por estar envolvido em movimento contra o governo de Getúlio Vargas em 1932.

3 Resolução Municipal nº 606/1920 do Vereador Alvaro Ribeiro em - Coleção de Leis, atos, resoluções e decretos do Município de Campinas, 1920 a 1950.

4 Em 1934, o engenheiro Francisco Prestes Maia é contratado pela prefeitura de Campinas para elaborar um plano urbanístico que foi designado Plano de Melhoramentos Urbanos.

5 Ricardo Badaró é o único que tem trabalho publicado sobre essa questão em Campinas. (Plano de Melhoramentos Urbanos do engenheiro Prestes Maia.)

6 Coleção de Relatórios da Câmara do Município de Campinas de 1920 a 1950.

7 A localização dessas habitações populares ou econômicas estava bem especificada nas normas através dos artigos do Código quando regulamentava o perímetro urbano em quatro zonas, ou seja: "Artigo 1º - Para todos os efeitos do presente Código, fica a cidade dividida em 4 zonas, de acordo com a sua disposição e as condições correspondentes das ruas nas mesmas contidas..."; "Artigo 344º - As casas operárias agrupadas constituindo "vilas", só poderão ser construídas além da 2ª zona da cidade, sujeitas sempre a recuo obrigatório de 4 metros."

8 A Coordenadoria de Patrimônio Histórico de Campinas conserva em seus arquivos documentos referentes a essas vilas.

9 Lei nº 497 - 1936.

Concede favores para construções de habitações populares: "A Câmara Municipal de Campinas decreta:

Art. 1º - Fica o prefeito municipal autorizado a conceder isenção de emolumento e taxas de licenças para a construção, bem assim do imposto predial, territorial e de viação, durante os cinco primeiros anos a quem construir casas de habitação popular, isoladas ou em vilas desde que obedeçam as prescrições do Código de Construções e desta lei.

Art. 2º - Para gozarem os favores desta lei os interessados deverão:

construir pelo menos dez casas do tipo aprovado pela municipalidade; localiza-las em bairros determinados pela Prefeitura, dentro do perímetro servido por água, luz e esgotos; aluga-las por preço mensal que corresponda no máximo juros de 10% ao ano, sobre o valor venal do imóvel;..."

A Lei seguinte nº 498 do mesmo ano, dá orientações para as casas populares a serem construídas pela própria prefeitura:

"Providência sobre construções de habitações populares..."

Art. 1º - Fica a prefeitura autorizada a mandar construir, em terrenos municipais, habitações populares, obedecendo ao dispositivo no Código de Construções, e a vendê-las, de conformidade com o estabelecido nesta lei.

Art. 2º - Os prédios serão vendidos a funcionários e operários da municipalidade, ativos e aposentados..."

10 A designação - casa operária ou popular - tem o mesmo significado, ligado a classificação de habitação mínima ou econômica que seguem os padrões construtivos estipulados pela legislação decreto lei nº 82/1940:

Tipo I: quarto 16 m²; cozinha 7 m²; banho 3 m²

Tipo II: 2 quartos 10 m² e 8 m²; cozinha 5 m²; banho 3 m²

Tipo III: sala 12 m²; 2 quartos 10 m² e 8 m²; cozinha 5 m²; banho 3 m²

Tipo IV: sala 12 m²; 1 quarto 10 m² e 2 quartos 8 m²; cozinha 5 m²; banho 3 m²

Os prédios do tipo I e II, levantados depois da Lei 82/1940, foram construídos com ½ tijolo, sem forro, piso com ladrilhos de cerâmica, pé direito reduzido, cômodos com área mínima.

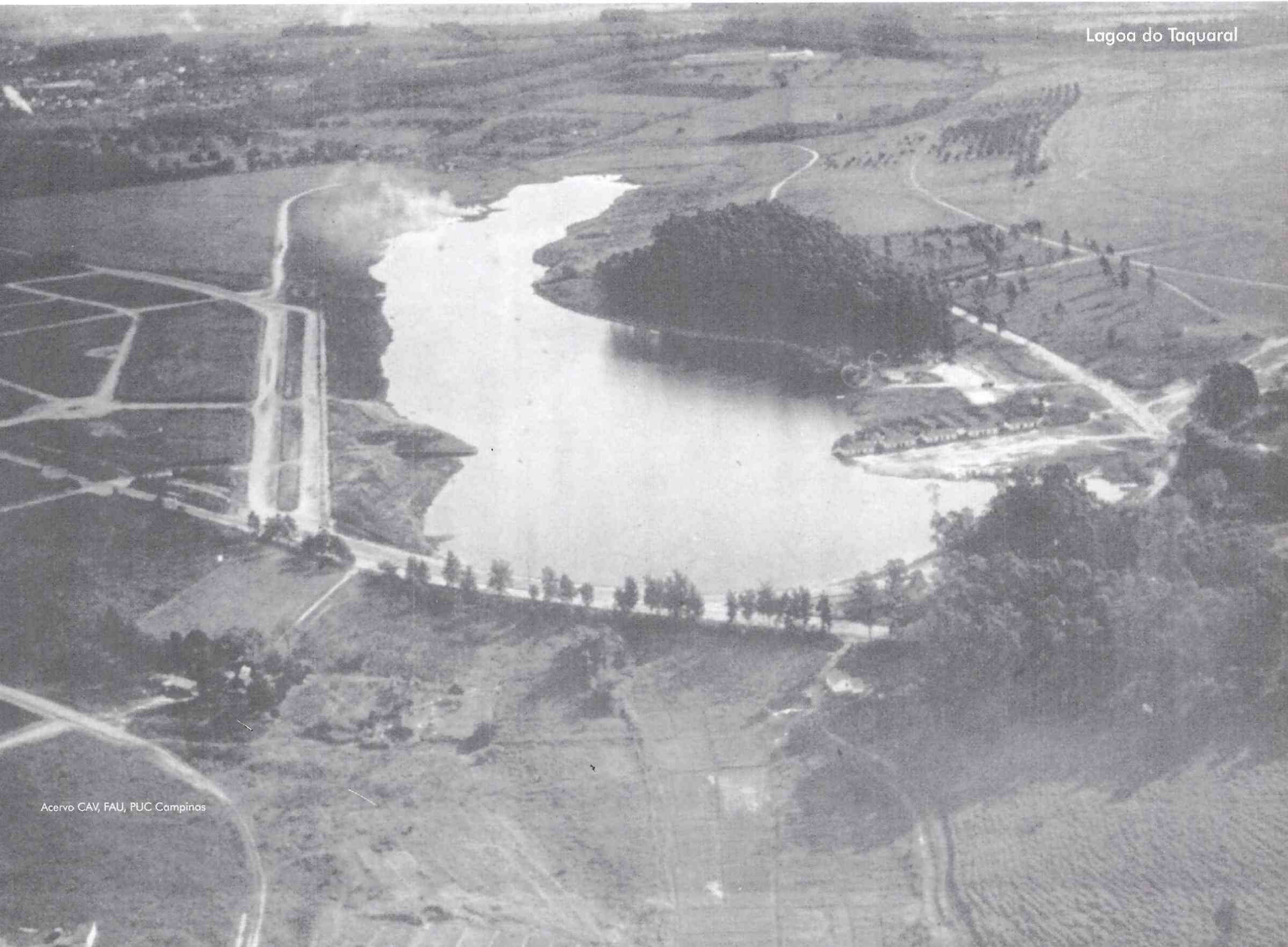
Daisy Serra Ribeiro

Mestra em História Social pela USP; Especialista em Patrimônio Arquitetônico, Teoria e Projeto pela FAU/PUC - Campinas; Doutoranda no Departamento de História - Cultura e Cidade - UNICAMP e Coordenadora do Setor de Patrimônio Histórico na Prefeitura Municipal de Campinas. figueire@bestway.com.br

As **Áreas Verdes** no Plano de Melhoramentos de Campinas

Siomara Barbosa Stroppa de Lima

O desejo de progresso, estimulado pela crescente industrialização de Campinas, implica em uma total mudança na imagem cidadina a partir dos anos trinta do século XX. Um plano estratégico de transformação e controle do crescimento da cidade se sobrepõe às intervenções pontuais solicitadas pelos prefeitos ou sugeridas por vereadores e engenheiros da prefeitura; e o contato com os recentes "manuais práticos" de urbanização europeus e norte-americanos, bem como a consolidação da Escola Politécnica de São Paulo, elevando a nível nacional o nome de seus profissionais, farão com que os políticos campineiros desenvolvam formas de viabilizar o desenvolvimento urbanístico na cidade. Pautadas, sobretudo, nos problemas de circulação, as teorias urbanísticas do início do século XX se deterão nos espaços públicos: estradas, avenidas, ruas, praças e jardins, propondo mudanças profundas na estrutura e organização da cidade. Aliadas à circulação, as alterações na imagem urbana implicarão também em novas tipologias arquitetônicas e paisagísticas.



Lagoa do Taquaral

A elaboração de um plano de melhoramentos para Campinas, que culminou no Relatório do engenheiro arquiteto Francisco Prestes Maia em 1935, teve início anos antes com um discurso do vereador Waldemar Rangel Belfort de Mattos¹ em sessão da Câmara Municipal do dia 29 de maio de 1929, no qual apontava para a "necessidade de se elaborar um plano, de acordo com os preceitos do urbanismo, para a remodelação de Campinas"². Nessa ocasião, chega a fazer sérias críticas à cidade, descrevendo inclusive algumas praças e jardins, como o monumento a Carlos Gomes na praça Antônio Pompeu, que considerava mal localizado, e o gradil que o circundava sem "razão de ser". Já os postes, considerava-os bonitos e artísticos, mas o número excessivo sufocava a praça. Critica também os melhoramentos do Largo do Rosário (reforma de 1895), chamando de "ferrugento e anacrônico" o repuxo ali existente, e de "inadmissíveis" os bancos com anúncios de casas comerciais e "latas sarapintadas colocadas em volta das árvores antigas, imprestáveis e assimetricamente dispostas", as quais serviam apenas para encobrir as "feias fachadas dos prédios que circundam a praça". Suas críticas não se limitaram às praças centrais, pois o incomodava a cerca de arame que protegia as árvores em formação na praça Correia de Mello (local do Mercado Municipal - 1908), e, finalmente, diz que os poucos e parciais melhoramentos que se faziam seguiam os planos de engenheiros municipais, aos que embora tivessem boa vontade, faltava competência.³

Para assegurar os propósitos maiores de seu discurso, ele propõe um projeto de lei autorizando o prefeito a contratar um urbanista para organizar o "Plano de remodelação e expansão da cidade de Campinas" em sessão do dia 5 de junho de 1929 e, no dia 4 de setembro do mesmo ano, apresenta outro projeto que suspendia temporariamente as obras de melhoramentos na cidade, fossem elas alargamentos de ruas, reformas de praças e jardins, ereções de monumentos, etc., até que fosse aprovada pelo legislativo a planta definitiva da cidade (sendo elaborada por ordem do prefeito Orosimbo Maia). Como forma de garantir a contratação do engenheiro Anhaia Mello, justifica seu projeto de lei deixando claro que de nada adiantava iniciar novas obras visto que brevemente a cidade teria um projeto definitivo.⁴ No entanto, um parecer do engenheiro Carlos W. Stevenson decide arquivar o projeto em questão, sendo inúteis as tentativas do vereador Belfort de Mattos em sentido contrário.

No dia 22 de outubro de 1929, um ofício do Prefeito Orosimbo Maia à Câmara Municipal novamente apontava para a necessidade de elaborar-se um plano para a cidade.

"(...) Poderá parecer a muitos ser uma temeridade cogitar-se deste assumpto em occasião de tamanhas aperturas, de uma crise mundial, sem precedentes. Não há tal porém. Campinas, por sua administração, não pode descurar de um assumpto de tamanha relevância. Eu não penso positivamente em realizar tão grande e indispensável empreendimento. É cousa para levar dezenas de annos, ou séculos mesmo. O que eu desejo, Exmos Snrs. Vereadores, é organizar um plano para ir tendo execução paulatina, de accôrdo com os recursos da occasião.

É claro, é evidente que Campinas progride, com tendencia a ser uma grande cidade, talhada a ser um centro industrial privilegiado pela sua situação e vias de comunicação. Desde que seja concluido o grande reforço do abastecimento de águas em vias de execução, isso se evidenciará de modo positivo. Assim sendo, ella não póde permanecer com suas ruas estreitas, sem os indispensáveis logradouros públicos e outros melhoramentos de que se recente actualmente. É necessário, pois, uma deliberação a respeito do que solicitei pelo aludido officio."⁵

Segundo Antonio da Costa Santos, esse ofício provoca uma reação do vereador Belfort de Mattos, por serem suas as sugestões sobre a contratação de um urbanista e a nomeação de uma comissão de urbanismo. Assim, naquele ano, concluída a planta cadastral da cidade pelos engenheiros Jorge Macedo Vieira e Carl Alexander Oelsner, a qual deveria servir de base para os estudos urbanísticos, foram mantidos contatos com o engenheiro arquiteto Luiz de Anhaia Mello, professor de urbanismo da Escola Politécnica de São Paulo, visando a elaboração do plano de expansão para Campinas. Após visitar a cidade, o engenheiro apresenta uma proposta de honorários e envia um relatório com considerações gerais sobre o urbanismo e sobre a necessidade de elaboração de um "Master Plan", expondo todos os itens importantes a serem considerados em tal trabalho.

O engenheiro arquiteto Luiz Ignácio Romeiro de Anhaia Mello era professor, desde 1926, da disciplina Estética, Composição Geral e Urbanismo na Escola Politécnica de São Paulo, além de vice-diretor da mesma Escola desde 1928. Era também presidente do Instituto de Engenharia, e suas palestras sobre urbanismo eram publicadas pela Revista do Instituto de Engenharia, portanto, um nome extremamente conhecido e respeitado, sobretudo no estado de São Paulo.

Seu relatório para Campinas apresenta, em primeiro lugar, o que ele chamou de "bases fundamentais para a urbanização efetiva das cidades"⁶, que pressupunha a organização de uma Comissão do Plano da Cidade, a Comissão de Urbanismo, chamada muitas vezes de Comissão de Urbanistas, e a contratação de um Urbanista para consultor e orientador dos trabalhos da mesma. A Comissão e o Urbanista deveriam juntos formular as questões essenciais para a urbanização e iniciar uma campanha de divulgação, visando a aceitação pública, isto é, "vender a idéia ao público"; ao Urbanista cabia a organização do Master Plan e a elaboração de um Relatório final; à Comissão cabia acompanhar todo processo de formulação do plano e sua aplicação.



Luciano Avango

Em linhas gerais, o Master Plan deveria cumprir o seguinte roteiro: 1º - elaboração de um inquérito cívico, o "civic survey", devendo ser minucioso e completo; 2º - elaboração de uma planta cadastral da cidade e arredores, a qual já havia sido iniciada; o resultado do inquérito mais a planta cadastral serviriam de instrumentos para que Urbanista e Comissão pudessem prever a "cidade futura, higiênica, conveniente, bela". O plano completo, master plan, deveria conter o que estava determinado pelo Standard City Planning Act, uma lei federal norte-americana, que ele transcreve em seu relatório, deixando claro o conteúdo do plano urbanístico.

"Locação geral, caracter e extensão das ruas, viadutos, sub-ways, pontes, cursos d'água e suas margens, boulevards, avenidas, parques, playgrounds, praças, aeroportos e quaesquer outras vias publicas e espaços abertos; locação geral dos edificios publicos e de uso publico; locação geral e extensão de todos os serviços colletivos, de propriedade publica ou privada, sejam de agua, exgottos, drenagem, luz, força, transportes, comunicação e outros; a relocação, alargamento, abandono, mudança de uso e extensão de qualquer dos itens anteriores; um plano de 'zoning' para o controle da altura, ares, volume, locação e uso de todos os edificios, publicos ou particulares."⁷

Do relatório de Anhaia Mello, foram levadas adiante as recomendações de se criar uma Comissão de Urbanismo e contratar um Urbanista Consultor. A Comissão foi criada pelo Decreto nº 11 de 19 de fevereiro de 1931, composta de 16 membros, a começar pelo Prefeito Municipal e um representante de cada área a ser considerada pelo plano, como chefes, inspetores e superintendentes das companhias de estradas de ferro, transportes e telefonia, engenheiros chefes da prefeitura e representantes

da sociedade civil, tais como médicos, advogados, etc. O artigo 1º do Decreto criava a Comissão e detalhava o caráter do plano, os seguintes estipulavam o período de atuação da mesma (três anos), a não remuneração dos trabalhos e a regulamentação das ações através de um Regimento Interno.

"Artigo 1º - Fica creada a Comissão de Urbanistas, como órgão consultivo da Prefeitura Municipal, quanto ao plano de:

1º - Remodelação e Expansão da cidade;

2º - Abertura de ruas e avenidas, extensão e disposição das praças, jardins e parques, arborização, galerias, calçamento e tudo o mais que se relacione com a esthetica e hygiene da Cidade;

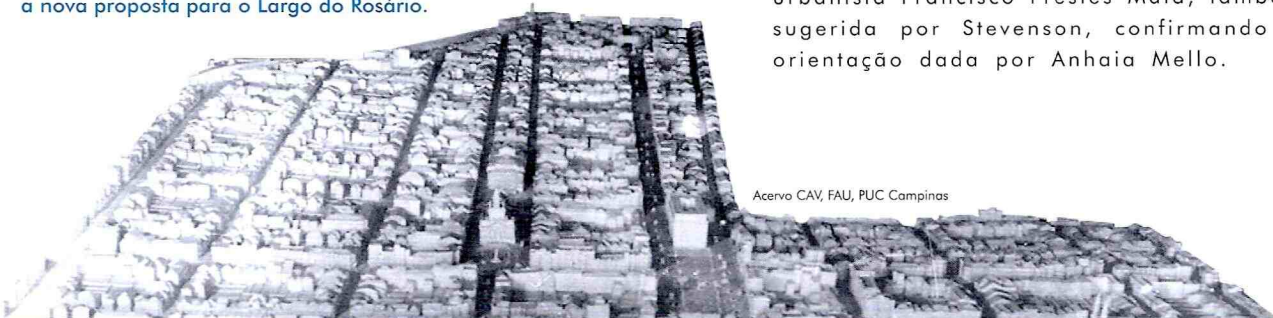
3º - Serviços de aguas e exgottos;

4º - Serviços de eletricidade, bondes, radio, telephone, etc."⁸

Ao observarmos o segundo item deste 1º artigo, constatamos a relevância das áreas verdes enquanto espaços públicos traduzidos em praças, jardins, parques e ruas arborizadas, bem como sua estreita relação com a estética e a higiene da cidade.

Em 1933, o antigo diretor da Repartição de Obras e Viação, engenheiro Perseu Leite de Barros, é nomeado prefeito da cidade e em seu Conselho Consultivo estava o também engenheiro Carlos William Stevenson⁹, o qual volta novamente ao assunto do Plano de Melhoramentos em uma conferência proferida no Rotary Club de Campinas, considerada um impulso para o desenvolvimento do Plano de Melhoramentos e marco na contratação do urbanista Francisco Prestes Maia, também sugerida por Stevenson, confirmando a orientação dada por Anhaia Mello.

Maquete do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, 1935. Os dois edificios em destaque são: a Catedral à esquerda e o Fórum à direita, com a nova proposta para o Largo do Rosário.



"O contrato de um urbanista, a fim de colher e coordenar os dados e elementos necessários e orientar o traço da cidade, é medida que por si mesma justifica, como prudente e sensata, devendo ser talvez o primeiro passo objetivo, no caminho que urge trilhar."¹⁰

Certamente baseado na experiência de Prestes Maia através do Plano de Avenidas para a Cidade de São Paulo em 1930 e nas demais atividades de melhoramentos em andamento na cidade de São Paulo naquele momento, Carlos Stevenson aponta para a necessidade de seguir-se os mesmos passos. Em sua conferência, de grande valor teórico, o engenheiro apresenta de forma geral um plano viário para Campinas com a descrição de uma série de propostas para a alteração das principais ruas do centro, utilizando inclusive um mapa para exemplificar suas sugestões, segundo ele próprio, baseado no livro de Jean Raymond: *Guide Pratique de l'Urbaniste* (Paris, 1933) e que muito se aproximava do plano de Prestes Maia para a cidade de São Paulo, deixando também evidentes contatos anteriores entre ambos. Suas definições de Urbanista e da arte e ciência do Urbanismo têm como referência a cidade de São Paulo, a "desgraciosa capital paulista de outrora" que dentro de três décadas transformou-se inteiramente, pela "ação artística do urbanismo, a operar tal milagre".¹¹ Essa conferência, que parece ter sido solicitada para esclarecimentos sobre o assunto, soa como um desafio aos rotarianos e a todos os líderes da cidade.

A elite dominante, que se configurava também como elite intelectual, contava em seu meio com pessoas que haviam estudado fora do país ou que viajavam com frequência ao exterior, fazendo com que houvesse uma circulação de novas idéias e também uma importante circulação de profissionais que ora estavam em São Paulo, ora no Rio de Janeiro, ora em Campinas. Assim, o urba-

nismo se fazia conhecido e o trabalho dos urbanistas procurado e reconhecido. Nesse quadro, a forma que se desejava para a nova cidade nada tinha a ver com a cidade real, de ruas estreitas e edificações do século anterior. Vislumbravam-se amplas avenidas e prédios modernos surgindo dentro de um plano regulamentar concebido sob os preceitos modernos.

Em 1934, é contratado o engenheiro-arquiteto Francisco Prestes Maia¹² para elaborar o plano de urbanismo para a cidade, apresentado no ano seguinte em forma de um Relatório Preliminar. Num momento em que a cidade passava pela transição da economia cafeeira para uma economia predominantemente industrial, o Plano de Melhoramentos foi concretizado através de tal contratação, para que, como urbanista, formulasse "propostas que orientassem, segundo os modernos conceitos urbanísticos, novos rumos do crescimento da cidade."¹³

O Plano Preliminar elaborado pelo urbanista foi apresentado à Câmara Municipal de Campinas pelo prefeito João Alves dos Santos durante o exercício de 1935 e dedica um capítulo específico às áreas verdes, sobretudo aos Parques, e tem um papel determinante na inserção de novos modelos paisagísticos na cidade. Com base na experiência já desenvolvida em São Paulo, Prestes Maia traça para Campinas um plano similar (sendo o plano para Campinas mais sintético), e, embora não tenha dirigido pessoalmente sua implantação, os preceitos urbanísticos e propostas por ele desenvolvidas nortearam os "melhoramentos urbanos" da cidade por pelo menos três décadas.

Naquele mesmo ano, Prestes esboçou um programa de trabalho para nortear seus estudos e este foi transcrito pela Repartição de Obras e Viação como parte de um Relatório Parcial referente aos serviços executados em 1934. Tal esboço traz de maneira geral o caráter do plano da cidade, que ele afirma estar praticamente estandardizado nos países mais desenvolvidos, e para Campinas seria seguido o plano de Lanchester por ser considerado clássico. A maneira como ele inicia sua exposição e o reconhecimento em relação à iniciativa tomada pela municipalidade campineira demonstram o grande significado do Plano naquele momento, o qual sinalizava para uma completa "ruptura" entre a cidade existente e a que se pretendia construir.

"Na antiguidade a fundação duma cidade era uma solenidade religiosa e não se realizava antes de afirmarem os augures que os deuses eram propícios. Podemos fazer um paralelo: hoje é a inauguração dos estudos urbanísticos que pode ser considerada solenidade cívica, porque marca o início da vida urbana consciente e perfeitamente organizada.

Aproveito esta oportunidade, quando se iniciam os nossos trabalhos – dos primeiros e mais promissores no genero, que se fazem no paiz – para saudar nas pessoas de V. S. e dos membros do Conselho Consultivo a cidade de Campinas."¹⁴

Em suas considerações, o Urbanismo estava longe de resumir-se a um plano de ruas, tratava-se do entrelaçamento de todos os fatos e aspectos urbanos e municipais. O plano deveria ser compreensivo e abrangente, técnico, ou melhor "científico", pautado em pesquisas e estatísticas, "baseado em critérios precisos" e "orientado pela experiência estrangeira no que for cabível" – os exemplos por ele destacados são o americano e o alemão. Deveria ser também prático, buscando atender às possibilidades econômicas e legais, necessidades reais e aos desejos da população naquilo que for razoável. E, por fim, deveria visar um período de tempo de 20 a 50 anos para que se fizesse uma execução gradual das obras e justificasse as grandes previsões futuras, pois os planos não deveriam ser imediatistas e nem se deter em intervenções pontuais. Em relação aos desejos da população, Prestes discorda em parte de Anhaia, que considerava o survey (inquérito cívico) um ponto primordial; para ele o inquérito cívico e mesmo o técnico não devem determinar o plano e sim referenciar e esclarecer questões.

Durante o ano de 1935, prosseguiram-se os trabalhos de Prestes Maia, mas a não efetivação da Comissão de Urbanistas, criada pelo Decreto nº 11 de 1931, acaba por atrasar o plano. No dia 12 de agosto, o Decreto nº 135 cria uma nova Comissão de Urbanismo e é também divulgado pela imprensa local. O jornal *Correio Popular* de agosto de 1935 abre sua matéria enfatizando a necessidade de uma Comissão que auxilie no Plano da cidade, como havia indicado o "próprio técnico" (se referindo certamente a Anhaia) e evidenciado a "experiência estrangeira". O mesmo jornal, em matéria anterior, do dia 30 de julho, sob o título "Urbanismo", já havia apontado para tal necessidade com um tom irônico, pois no entender do articulista, essa Comissão deveria não apenas auxiliar na execução do futuro Plano, mas resolver problemas que se faziam urgentes e não poderiam "esperar pelo grande plano do ilustre Dr. Prestes Maia"; afirmava ainda que durante todas as administrações passadas a única que havia se preocupado com a remodelação da cidade fora a de Heitor Penteado, que com a criação dos jardins demonstrava interesse "pelos adornos e adereços da Princesa d'Oeste, (...) a muito surrados e envelhecidos".¹⁵

Pouco tempo depois, em uma das reuniões com a Comissão de Urbanismo, que aconteciam duas vezes por mês, Prestes Maia expõe o esquema do Relatório de Urbanismo composto de três partes: Preliminares, Estudos (survey) e Plano de Urbanismo. O resultado final dessa exposição foi o relatório intitulado *Rascunho de Exposição Preliminar* e vem como anexo do Relatório dos Trabalhos realizados pela Prefeitura de Campinas durante o exercício de 1935; para ele, essa exposição não tinha caráter de projeto e nem de proposta formal; tinha, no entanto, um papel de plano preliminar para "constituir guia e referência para melhor coordenação daquelas manifestações das aspirações coletivas, que cabem à Comissão de Urbanismo".¹⁶

 sistema de áreas verdes

Baseando-se no novo modelo de influência norte-americana, o engenheiro arquiteto Luiz de Anhaia Mello, no início do século passado, defende a idéia de organização de um sistema completo de "Recreio Ativo"¹⁷ para todas as idades e classes da população. Uma importante palestra de Anhaia Mello intitulada "Urbanismo – O Recreio Ativo e Organizado das Cidades Modernas", realizada no Instituto de Engenharia de São Paulo no dia 11 de abril de 1929, exatamente o ano em que faz suas considerações sobre Campinas, é publicada na Revista do Instituto de Engenharia. Essa palestra tem grande significação teórica, expondo os conceitos por ele difundidos e a clara referência americana.

Citando Jaussely, autor do prefácio à versão francesa da obra de Raymond Unwin, *Town Planning in Practice*, Anhaia reitera os dois princípios diretores do urbanismo contemporâneo: 1º - Divisão e especialização de funções, e 2º - Restabelecimento do contato do homem urbano com a natureza, desenvolvendo (com base no segundo item) considerações detalhadas a respeito do conceito de Parques e Sistema de Recreio, suas origens, experiências e benefícios. Segundo ele, alguns urbanistas intentavam "levar a cidade para o campo" e outros "trazer o campo para a cidade"; os primeiros

seriam os partidários das cidades-jardins ou subúrbios-jardins, solução considerada ideal. No entanto, Anhaia Mello vê na segunda opção, "trazer o campo para a cidade" uma solução provisória e viável às grandes cidades industriais já consolidadas e a maneira de realizar este intento não é outro senão organizar um "sistema completo de Recreio Ativo para todas as idades e classes da população", tarefa destinada aos poderes públicos municipais, estaduais e federais.

Muito próximo aos conceitos apresentados posteriormente no Plano de Prestes Maia, o que indica uma certa sintonia de pensamento, Anhaia considerava os "espaços abertos urbanos" como sendo de duas espécies: uns privados ao redor das habitações e outros públicos para circulação ou recreio. A rua é o espaço público para circulação e o parque o espaço público para recreio, no ponto intermediário entre eles está o park-way ou pleasure-drive, destinados simultaneamente ao recreio e circulação.

O "sistema de recreio" deveria ser considerado da mesma maneira que o sistema de ruas, de distribuição de água, de transportes coletivos, etc., isto é, deveria haver "um plano lógico, ordenado, de distribuição, uso e ligação dessas áreas". Para que o sistema cumprisse seu papel, demandaria diferentes tipos de áreas verdes, com diferentes dimensões e características, buscando abranger toda a

cidade, os quais ele define como: playgrounds, play-lot ou kindergarten, para crianças até 5 anos de idade; neighborhood playground ou área de brinquedo distrital, para crianças de até 12 ou 14 anos de idade; playfield ou área de jogos organizados, para idades superiores a 14 anos; margens de rios e lagos ou praias; campos de golfe; campos de atletismo; acampamentos municipais; piscinas de vários tipos; clubes; teatros ao ar livre e outros; ovais, triângulos, círculos e mais "jardinetes centrais"; parques urbanos; grandes parques de periferia; parques exteriores e reservas florestais, estaduais e nacionais; áreas de paisagem dominante, mas de fins educativos: jardins botânicos e zoológicos; e, por fim, áreas de ligação dessas unidades: parkways e pleasure-drives."¹⁸

Certamente baseado nas idéias de Anhaia Mello, o prefeito Orosimbo Maia manda instalar, em 1929, um playground no Jardim da Praça Imprensa Fluminense (antigo Passeio Público), que é o primeiro no interior do estado. Em 1932, um segundo play-ground será instalado na Praça Corrêa de Lemos¹⁹, com piscina rasa, tobogan, diversas gangorras, balanças e caixas de areia; importando a quantia de Rs. 3:206\$700, os serviços foram executados pelo Instituto Profissional Bento Quirino.

Os benefícios do "recreio ativo", desenvolvido nos diversos tipos de áreas verdes do sistema, estavam ligados tanto à saúde quanto à formação do caráter do cidadão. Para o adulto, recrear era refazer as energias e, para a criança, brincar era criar, estimulando o corpo e a mente. Citando Joseph Lee²⁰, Anhaia Mello diz ser o recreio "o grande antídoto da civilização". Com base nas experiências americanas, diz que o aumento dos playgrounds corresponde a uma diminuição sensível na delinqüência juvenil, portanto, "o bom recreio é o preventivo do mau cidadão";²¹ esse caráter civilizador das áreas verdes será uma constante nos discursos dos urbanistas modernos e também dos administradores das cidades em defesa desses espaços.

Portanto, a procura por especialistas para orientar as reformas dos jardins existentes na cidade de Campinas inicia-se antes mesmo do plano que Prestes Maia estava desenvolvendo. Há anos os prefeitos e os engenheiros da Repartição de Obras reclamavam por bons profissionais, dedicados exclusivamente à arte dos jardins. No Relatório dos trabalhos realizados durante o exercício de 1934, sob o título "Jardins e Bosques", vemos pela primeira vez a contratação de um arquiteto paisagista, Reynaldo Dierberger, chamado para fazer a reforma do Jardim Carlos Gomes. Passados quase trinta anos do projeto de Ramos de Azevedo (1912), era considerado antiquado e sua reforma visava principalmente a colocação de espécies de "melhor efeito ornamental". Em outra parte do Relatório, o engenheiro chefe da repartição de Obras e Viação dá maiores detalhes a respeito do trabalho desenvolvido nesse jardim, bem como os custos da obra, distribuídos entre a pavimentação com mosaico português, sarjeteamento, plantas ornamentais, jardineiros e ajudantes e administração.

"A Prefeitura contractou com o architecto paysagista Reynaldo Dierberger, a remodelação do Jardim da Praça Carlos Gomes, cujo traçado e systema de plantação pouco esthetico e antiquado estavam em desaccordo com a importancia da praça principal da cidade.

Foram suprimidos diversos trechos de ruas para augmentar a área dos grammados e assim conseguir maior realce para a ornamentação projectada. O jardim ficou com aspecto bastante agradável.

A reforma custou 28:527\$100."²²



Acervo CAV, FAU, PUC Campinas

Se em anos anteriores diminuía-se os canteiros para aumentar os passeios, agora aumentam-se os canteiros para realçar a cobertura vegetal através dos grandes gramados e espécies ornamentais, o que não significa uma busca por modelos ainda mais antigos, mas uma forma diferenciada de qualificar os espaços verdes. Há muito tempo desejava-se a reforma desse jardim, considerado o principal da cidade. Desde a última gestão de Orosimbo Maia, em fins da década de vinte, se falava em sua “modernização”. Um ano antes da contratação do paisagista, o Departamento de Obras propõe a remodelação do mesmo, alegando ser seu traçado e sistema de plantação antiquado e sem estética, aproveitando para expor a necessidade de um jardineiro-chefe para ficar encarregado da fiscalização e direção técnica dos serviços. As referências sobre esse profissional, como podemos acompanhar pelos Relatórios do Departamento de Obras, são muito esporádicas, fazendo-nos supor que quando um jardineiro deixava o cargo, demorava-se muito tempo para que fosse feita outra contratação. No ano da contratação do paisagista Dierberger, outro profissional especializado será solicitado, não apenas para reformular o jardim, mas para “orientar, por um plano definido” todos os serviços de jardinagem e arborização da cidade, tanto para ruas como para “praças e bosques”.²³

Por indicação da Diretoria de Parques e Jardins da Capital, foi contratado Otto Ortlepp, que, segundo o relatório do prefeito, era profissional “especializado no assunto” e de acordo com as possibilidades orçamentárias fazia com que prosseguisse de forma satisfatória a “conservação e melhoria” dos jardins e bosques. Contudo, o “plano de melhoramentos” e o novo significado das áreas verdes ganharão forma plena com as proposições do urbanista Francisco Prestes Maia. Em seu Plano Preliminar elaborado para Campinas, não apenas incentivará as modificações iniciadas nos jardins, como introduzirá novos modelos, reorganizando todos estes espaços da cidade e materializando, por fim, grande parte das idéias expressas por Anhaia Mello.

Os antigos jardins campineiros, pontualmente inseridos na malha urbana ao longo de quase cem anos, perderão certamente sua imponência diante de projetos de Parques de grande porte. No entanto, embora tímidos e ineficientes, tendo em vista um plano macro, serão parte dele, somando-se e integrando-se às novas áreas verdes que surgirão para formar o grande “sistema”.

O primeiro item do chamado “Plano Prestes” foi dedicado à entrada da cidade, revelando a importância de se valorizar seu acesso, pois a entrada é a primeira impressão que o visitante tem da cidade; portanto, deve-se “procurar aspecto agradável e, se possível, mesmo um pouco monumental”.²⁴ A perimetral externa, segundo item do plano, constituía um grande anel viário em torno da cidade, com fins bem definidos, tais como libertar do tráfego de travessia o centro já congestionado, facilitar a passagem para outras cidades permitindo manter a velocidade, ligar melhor os “arrabaldes” ou bairros entre si e, finalmente, “servir para passeio, maxime quando são tratados como ‘park-ways’”.²⁵ Para Prestes observar esses pontos era buscar soluções ao mesmo tempo econômicas, estéticas, higiênicas, de tráfego e de segurança.

O park-way foi por ele mesmo definido como: “avenida-parque, larga, bem arborizada e mesmo ajardinada”²⁶, devendo aproveitar os terrenos mais baixos, impróprios para a construção. Era desejável que a perimetral fosse sempre ampla, com boas rampas de circulação e grandes raios de curvatura, devendo satisfazer ao mínimo de 4 vias e passeios arborizados e, onde se tornar possível, manter 6 vias e passeios em grandes faixas gramadas e arborizadas.

O ponto forte de seu plano²⁷ era a circulação, propondo um esquema viário através de avenidas que traziam consigo o conceito de park-ways, isto é, avenidas que deveriam proporcionar um percurso agradável ao motorista em seu automóvel, pleasure-drive segundo Anhaia Mello, e também beneficiar, através do passeio arborizado, o pedestre. Os park-ways comporta-se-iam como verdadeiros parques lineares, facilitando também a ligação entre os grandes parques urbanos que estariam localizados nas margens externas da cidade.

As idéias de planejar o desenvolvimento e embelezamento da cidade, utilizando-se como estratégia grandes vias de circulação aliadas aos jardins e passeios públicos, têm, sobretudo, influência norte americana, tanto do movimento Civic Art, muito difundido pelo engenheiro arquiteto Anhaia Mello, como do City Beautiful. Uma das origens do City Beautiful é o Park Movement, liderado pelo arquiteto paisagista Frederick Law Olmsted nos Estados Unidos, na segunda metade do século dezanove. A especificidade está na idéia de Sistema, muito forte principalmente devido à postura de Olmsted de que a cidade deve ser estruturada pelos parques, isto é, parte-se do princípio de que o parque estrutura o desenho, define o traçado e indica os fluxos. Para ele, o City Beautiful se resume em quatro objetivos específicos: 1° - dimensão e forma das ruas; 2° - dimensão, tipologia dos edifícios e sua localização em relação recíproca com os espaços públicos; 3° - deslocamento das zonas sem edificar; 4° - tratamento de tais zonas sem edificar, eventual presença de ruas, caráter e distribuição dos objetos emergentes sobre elas, como árvores, postes de telégrafo, valas, etc.²⁸ Olmsted influenciou o desenho de várias cidades americanas através da inserção de parques em sua estrutura urbana; como exemplo destas cidades podemos citar Nova Iorque, Chicago e Boston, cidades que serão também citadas como exemplo no Plano de Prestes Maia para São Paulo e Campinas.

Dentro do conceito paisagístico de Olmsted estava o estabelecimento de sistemas de áreas verdes interligadas por avenidas-parques, isto é, park-ways, bem como a

preservação de vales e beira-rios, introduzindo o conceito de river-fronts, see-fronts e lake-fronts, como no projeto do parque linear ao longo do Charles River.

Se observarmos atentamente os objetivos traçados pelo City Beautiful e por F. L. Olmsted, veremos o quanto se assemelham às propostas urbanísticas de Prestes Maia, sobretudo no que diz respeito à circulação, à monumentalidade e ao tratamento das áreas verdes como elementos estruturadores do desenho urbano. Certamente, Prestes Maia conhecia bem todas estas experiências e, em seu plano desenvolvido para São Paulo, apresenta como exemplo muitas dessas cidades americanas citadas e também experiências européias. O Plano de Avenidas, apesar do título sugerir uma preocupação ligada apenas à questão da circulação, consiste de uma proposta totalizadora na qual estrutura, função e imagem se unem buscando soluções para os problemas de uma metrópole emergente.

Assim como para a cidade de São Paulo, no plano preliminar para Campinas, um capítulo é destinado à reestruturação das áreas verdes e ao projeto de parques e suas formas de inserção na cidade, vindo logo após a exposição sobre a perimetral externa, por se tratar de áreas grandes e que

deveriam funcionar quase como cinturões verdes com um caráter mais abrangente do que os jardins pontuais, podendo ser considerados regionais. Para ele, esse era um ponto importante do urbanismo, e a necessidade de parques era pouco reconhecida, devido a uma "inércia" e "má educação" que nós, brasileiros, tínhamos em matéria de recreio e atividades esportivas. Os esportes, de maneira geral, no balanço feito pelo urbanista, aconteciam de maneira imprópria ao clima e às idades, as instalações eram precárias ou até mesmo nulas, não havia incentivos e exemplos, mas sim uma ausência total de atrativos, e preconceitos. Isto tudo porque desconhecíamos o que eram "parques completos". Diferentemente dos Jardins, os Parques relacionam-se com a cidade em uma nova dimensão que ultrapassa aquela do perímetro central, ganhando a cidade como um todo. Também revelaram um novo conceito de projeto de áreas verdes, além de um novo conceito de uso dessas áreas, difundindo a idéia de "recreio ativo" ligado tanto ao lazer, quanto à prática esportiva. Durante o século dezanove, a idéia de recreio também estava presente nos Jardins e Passeios Públicos, no entanto, não estavam ligados às práticas esportivas; costumava-se fazer passeios a pé por entre caminhos arborizados e piqueniques nos gramados e nas proximidades dos lagos ao som das bandas de música que tocavam nos coretos.

"Reduzidos a jardins públicos pequenos e sem graça, sem vegetação abundante, sem instalações, (que devem ser não apenas boas, mas ótimas e completas), sem as separações naturais, sem comodidades, sem atractivos, é natural que nossas

populações prefiram permanecer em casa ou frequentar cinemas asphyxiantes."²⁹

Não obstante a grande divulgação dos parques e das atividades esportivas feita por Anhaia Mello desde fins dos anos vinte, esses conceitos haviam se difundido praticamente apenas entre os profissionais da área e no ambiente acadêmico. Continuavam pouco conhecidos entre a população. No entanto, Prestes afirma que, sempre que se aproxima da orientação correta para esses espaços, o resultado aparece com sucesso, e ele exemplifica com a própria cidade de São Paulo, ou seja, com o "freqüentadíssimo" play-ground da Várzea do Carmo e as modernas instalações dos Clubes Esportivos como o Germania; sendo que o rush semanal para as praias demonstrava claramente o desejo da população por "recreio" ou lazer, e completa: "o recreio activo é um derivativo, hoje mais que nunca, indispensavel ás populações."³⁰

Contudo, apenas projetar e instalar parques e clubes não seria suficiente caso não houvesse um grande conhecimento de "psicologia popular" por parte dos profissionais especializados e da administração pública, e um trabalho de "educação gradual das massas".³¹ Havia a necessidade de informação por parte dos especialistas quanto aos benefícios de saúde física e moral que esses espaços proporcionavam, bem como sua maneira correta de utilização; desta maneira, os parques seriam bem aceitos e cada vez mais solicitados pela população, aumentando assim o coeficiente desejável de área verde projetada por habitante.

Em relação às experiências internacionais, diz ser um dos motivos de uma quase recusa em se fazer parques no Brasil a questão do coeficiente quantitativo, pois os parques estavam relacionados à densidade demográfica; portanto, a nossa era bem inferior à Europa, por exemplo. Por outro lado, ressalta que devemos nos comparar às cidades americanas, que apesar da baixa densidade possuem altos coeficientes de parques. Desta maneira, justifica a necessidade de se aumentar o coeficiente campineiro. Embora os coeficientes americanos variassem entre 20 e 40m²/hab, as referências a serem seguidas deveriam ser as aconselhadas pelos "higienistas, urbanistas e autoridades municipais"³², devendo estar na faixa dos 20m²/hab.

Para o "urbanista" de Campinas, era de extrema necessidade aumentar o coeficiente de áreas verdes na cidade e isto se daria de três maneiras: através de playgrounds de quarteirão, principalmente em meio às habitações coletivas, jardins médios, localizados nas áreas residenciais, e grandes parques, que deveriam ser criados pelo poder público e destinados a grandes instalações, jogos coletivos, atividades para adultos e crianças, passeios de automóvel, escolas para deficientes mentais, etc. Desta forma, vemos que Prestes Maia inaugurava em Campinas o conceito, extremamente moderno, de Sistema de Áreas Verdes ou Sistema de Parques, permeando toda cidade e atendendo a todos os níveis de necessidade, transformando a cidade num grande parque, acentuando a fama campineira de cidade bem arborizada que irá vigorar até nossos dias. Diferentes tipos de áreas verdes e a arborização das ruas faziam com que o verde ultrapassasse a dimensão do jardim e atingisse toda cidade, transformando-a num grande jardim, ou melhor, num parque.

Propõe a criação de dois parques maiores, sendo um na Vila Industrial e outro no Taquaral, localizados um em cada extremo da cidade aproveitando áreas disponíveis. Para os parques de tipo médio propõe o, já existente, Bosque dos Jequitibás e o Parque do Saneamento, uma área localizada no final do Canal do Saneamento (atual Av. Orosimbo Maia), fruto do plano de Saturnino de Brito, que recentemente havia sido alargado, retificado e arborizado.

O Parque da Vila Industrial visava aproveitar uma área inadequada à construção, com um relevo de declive acentuado, quase um vale, mas que por seu aspecto "pitoresco", era apropriada a parque. Contudo a má qualidade do terreno era um inconveniente de ordem técnica a ser enfrentado, pois a composição do solo era arenítica e de pouca fertilidade. No entanto, para o urbanista, esse não era um problema tão grave e poderia ser solucionado

já que havia água em abundância no pequeno vale, sendo possível também se fazer irrigação permanente por meio de canaletas e drenos. Além disso, são apresentadas uma série de outras intervenções que fariam possível a utilização do local para o fim desejado tais como: a criação de uma vegetação parcial, reservando áreas para esportes e demais instalações, a vegetação poderia "inspirar-se na flora dos campos e em espécies pouco exigentes", o lixo municipal poderia ser utilizado para auxiliar na fertilização e, finalmente, no caso de árvores maiores e isoladas poderiam ser feitas "boas cavas em terra fértil".

Fazer o parque ali resolveria inclusive o problema das boçorocas³³ locais, pois a vegetação conteria os deslizamentos de terra. Os estudos preliminares feitos para Campinas fizeram com que o urbanista desse especial atenção a alguns aspectos, segundo ele, considerados secundários para muitos, mas relevantes ao urbanismo, como é o caso dos solos e da vegetação regional. E afirma que "baseado nisso e mais na prática e na observação de 20 anos de jardinagem em São Paulo (parques da Avenida Independência, bosque do Museu, mata da Água Funda, etc.)"³⁴, julgava praticável a construção do bosque na área em questão.

Foram estipuladas duas entradas principais para o Parque, sendo uma pela rua João Jorge, a principal, "a ser tratada com certa monumentalidade"³⁵, e outra pela rua Sales de Oliveira, travessa curva que levava ao curtume e mais à frente chegava ao túnel de pedestres da Estrada de Ferro Paulista. Um pequeno represamento do córrego existente proporcionaria um "laguinho atraente". O Matadouro (projetado por Ramos de Azevedo em 1881), que se encontrava muito próximo, deveria ser transferido para perto do aterro da Cia Sorocabana, e o prédio que ali ficaria poderia ser usado temporariamente como abrigo e ginásio provisório.

Para ele era também essencial preservar a margem direita do parque, divisa com a rua Sales de Oliveira, criando uma "cortina verde". Por estar próximo a fábricas e bairros populosos e em desenvolvimento (bairros operários), o parque teria futuramente

grande valor urbanístico, de saúde e bem estar da população.

Quanto ao caráter formal e estético do parque, diz o seguinte: "Este parque, como o do Taquaral, teria caracter de bosque e não de jardim. Mais fácil portanto de executar e mais pittoresco."³⁶

Manter os Parques com caráter de bosque significava aproveitar a vegetação existente sem muita derrubada de árvores, elaborar caminhos mais estreitos, quase como trilhas por entre as árvores, e, provavelmente, apenas a área envoltória dos lagos seria mais aberta. O conceito do pittoresco, originalmente pintoresco, utilizando-se de uma vegetação mais densa na busca de um aspecto mais rústico, de uma natureza pouco manipulada pela mão do homem, diferentemente dos jardins com alamedas largas e grandes canteiros gramados, elegia um modelo estético, além de confirmar a possibilidade de execução daqueles espaços.

O Parque do Taquaral possuía o diferencial de um lago central, podendo atingir até 1Km de extensão, "ótimo para recreio e esporte". A represa seria obtida através da construção de um dique de terra na lateral da estrada para Mogi, onde seriam construídas alamedas e instalações, e, fazendo-se um reflorestamento na faixa de divisa com a estrada, teríamos novamente a "cortina verde isolante". Este parque seria de execução mais fácil do que o da Vila Industrial, por se tratar de uma área com farta vegetação e solo mais apropriado. Próximo à estrada para a cidade de Mogi Mirim e outras cidades vizinhas, alcançaria rapidamente um caráter regional.

A proximidade dos dois Parques em relação à área urbana, um de cada lado da cidade, era vista como uma grande vantagem destes espaços, podendo-se chegar a eles até mesmo a pé. Os parques médios também seriam dois, um já existente e outro a ser projetado. O primeiro, já pronto e em franca utilização, seria o Bosque dos Jequitibás, que se manteria de porte médio por dois motivos: o alto preço para ampliá-lo, pois estava em meio a um bairro residencial consolidado, e a dificuldade de receber instalações esportivas sem prejudicar a vegetação. O Bosque nesse momento já desenvolvia atividades diferenciadas ligadas ao lazer, possuía um restaurante, vários animais, formando um pequeno zoológico, e freqüentes apresentações musicais

no coreto. Reconhecê-lo como parque demandaria uma constante adequação de seus equipamentos, já que a preocupação em formar uma farta vegetação não seria necessária.

O segundo parque seria o Parque do Saneamento, a ser projetado no final do canal do Saneamento, utilizando-se da área chamada de "filtros do saneamento". Esse parque não será descrito por Prestes Maia, mas sua área será contada junto às demais áreas verdes.

As obras do canal do saneamento se estendiam desde 1896, quando Saturnino de Brito propôs a construção do canal aberto. Em 1918, na prefeitura de Heitor Penteado, procederam-se alguns melhoramentos no local, prolongando a Avenida Marginal ou Avenida do Saneamento (atual Av. Orosimbo Maia), implicando em algumas desapropriações (trecho entre as ruas Major Sólon e D. Libânia). Nesse ano, também se reiniciaram os trabalhos de sarjeteamento, macadamização, iluminação e arborização de toda a extensão da avenida. A arborização foi feita com mudas de alecrins distanciadas em 13m umas das outras e para a iluminação centralizada, postes ornamentados.³⁷ Como a cidade crescia naquela direção e havia ainda área disponível no fim do canal, a proposta de Prestes para a criação do parque traria grandes melhoramentos à região, além de legitimar a Avenida do Saneamento como uma importante via de ligação ao novo espaço público, agindo como uma verdadeira park-way, confirmando a proposta de passeio linear vislumbrada anos antes pelo engenheiro Saturnino de Brito.

Campinas possuía naquele momento uma metragem de 216.054m² de áreas verdes incluindo as ruas envoltórias, segundo as estatísticas levantadas pelo urbanista. Somando-se as novas áreas projetadas, obtinha-se um coeficiente considerado alto em relação ao número de habitantes (pouco mais de 70.000). Todavia, os grandes parques deveriam ter uma abrangência regional; além de serem projetados para o futuro, portanto considerando o aumento da população. O tempo estimado para consolidação desses espaços era de 10 a 20 anos, podendo a população atingir por volta de 200.000 habitantes, número que será utilizado para os cálculos feitos por Prestes. Fixando a cifra de 13m² por habitante, as áreas a serem projetadas deveriam somar um total de 2.000.000m² assim distribuídos:

Parque Vila Industrial	1.200.000m ²
Parque do Taquaral	700.000m ²
Parque do Saneamento (parcial)	100.000m ²
	2.000.000m²

A conclusão seria a de um número em nada excessivo, mas aceitável, mesmo que considerada uma cifra ainda abaixo do recomendável. E o recomendável para ele era ao menos os coeficientes norte-americanos, que eram de 20m²/hab. Contudo, aconselha que as transformações sejam iniciadas pelos parques médios e jardins de bairros, ou os playgrounds. Segundo seus levantamentos estatísticos, a quantidade de áreas verdes em Campinas até 1935 (216.054m²) estava distribuída da seguinte maneira:

PARQUES E JARDINS DE CAMPINAS³⁸

(Cifras aproximativas)

Luiz de Camões.....	5.929
Corrêa de Mello ³⁹	6.776
Praça do Pará.....	11.550
Praça Pedro II ⁴⁰	16.800
Praça Carlos Gomes	16.800
Praça XV de Novembro	7.250
Praça Andorinhas	600
Praça Corrêa de Lemos	4.000
Praça Ramos de Azevedo ⁴¹	1.350
Praça Imprensa Fluminense ⁴²	12.870
Triângulo da Av. Itapura	500
Triângulo da rua Antônio Cesarino	900
Praça Bento Quirino ⁴³	2.420
Bosque dos Jequitibás	94.349
Mercado ⁴⁴	5.600
Jardim Chapadão ⁴⁵	13.020
Jardim em S. Bernardo*.....	10.450
Jardim na rua Joaquim Villac* (arruamento novo)	3.840
Vila Marieta*.....	1.050

* Estavam apenas reservados os terrenos.

Em outra breve estatística, Prestes Maia compara os coeficientes de áreas verdes de algumas cidades européias e americanas com São Paulo e Campinas, relacionando a metragem quadrada de áreas verdes por número de habitantes. Esse método de analisar comparativamente as áreas verdes de Campinas com outros países, utilizando também no Plano realizado para São Paulo, é uma forma de igualar as cidades brasileiras aos bons exemplos estrangeiros, e demonstrar isso estatisticamente era também uma forma de convencer que o que estava sendo proposto era realmente bom e necessário.

ÁREAS LIVRES⁴⁶

ESTATÍSTICA DE ALGUMAS CIDADES

A -	Barmen	14,5m ² /hab.
	Bonn	16,0
	Breslau	10,8
	Cassel	14,3
	Görlitz	12,2
	Magderburg	22,3
	Düsseldorf.....	17,0
B -	A cidade americana considerada normal	20,0
	A cidade ideal (Lay)	60,0
	Boston (c/ parques externos)	90,0
	Boston (sem/ parques externos)	20,0
	Washington	40,0
	Indianapolis	28,0
C -	Viena.....	25,0
	Paris	7,3
	Buenos Aires (plano)	30,0
D -	São Paulo, 1911.....	0,7
	São Paulo, 1935 (com Ibirapuera e Água Branca)	8,0
	Campinas, atual	3,0
	Campinas, proposto	13,0

Com base na tabela acima, São Paulo aparece com um coeficiente de 8m² de área verde por habitante, incluindo dois parques que ainda estavam em formação; já Campinas, com a proposta de criação dos parques da Vila Industrial, Taquaral e Saneamento, resultaria num coeficiente de 13m² por habitante, isto é, bem superior à capital do estado e bem mais próximo do considerado normal nas cidades americanas.

Após os parques médios e grandes, uma outra maneira de inserir áreas verdes na cidade era o playground destinado principalmente às áreas residenciais. Para isso, certamente seriam aproveitadas áreas disponíveis nos bairros e jardins já existentes, como o caso da Praça Imprensa Fluminense, antigo Passeio Público, que havia sido transformada em Parque Infantil pela instalação de um playground e estava localizada num bairro praticamente todo residencial. Prestes Maia faz uma proposta inovadora para as novas áreas residenciais, chamadas de unidades residenciais ou "neighborhood", que consistiam em grupos completos e auto-suficientes de habitação, com comércio e serviços locais a serem construídos nos vazios ainda não arruados, localizados entre as radiais e as perimetrais. No caso de uma unidade crescer, a solução era formar uma nova unidade.

Esse modelo permitia uma "especialização de ruas" evitando o tráfego mais intenso e perigoso no interior dos núcleos residenciais, pois este se daria nas radiais e perimetrais onde estariam localizados os serviços e o comércio. Apenas as escolas estariam localizadas no centro e em posição equidistante das unidades residenciais, devendo ter acesso fácil para as crianças, passando praticamente apenas pelos jardins centrais sem atravessar ruas de muito trânsito. Prestes compara as unidades com cidades jardins invertidas, pois a zona residencial estaria no centro e o comércio no perímetro, ao passo que nas cidades-jardins ocorria o inverso.

A parte central das unidades, composta por áreas ajardinadas e equipadas com playgrounds, formaria uma grande faixa verde com ruas apenas locais. Essa solução faria com que as casas, implantadas em lotes estreitos e compridos, voltassem suas fachadas para os jardins, deixando as costas para a rua dando acesso às garagens e entradas de serviços. As quadras longas seriam cortadas quando necessário por vielas de pedestres, dando acesso ao interior dos núcleos. Os "cul-de-sacs" eram uma proposta a ser considerada sempre que possível, por seu efeito estético e acolhedor, limitando também o acesso à rua apenas aos moradores. Prestes Maia chega a esboçar essas neighborhoods em desenhos infelizmente não encontrados.

O fato de não fazer nenhuma proposta para os jardins já existentes não significava que os estava desconsiderando, do contrário não contariam nas estatísticas. A questão é que esses espaços estavam já consolidados e localizados em sua grande maioria na área central, correspondente ao que podemos chamar de centro tradicional, onde o Plano não previa muitas alterações por ser considerado de difícil intervenção, pois os focos problemáticos estavam diluídos, não permitindo uma ação geral e completa. As áreas verdes propostas pelo plano eram ainda inexistentes e em áreas de expansão da cidade. Os jardins centrais seriam interligados por avenidas, geralmente arborizadas, e serviriam como verdadeiros refúgios em meio ao adensamento construído, sobretudo após a efetivação do plano que aumentaria consideravelmente os gabaritos de altura nesta região. Apenas a tradicional Praça Visconde de Indaiatuba, mais conhecida como Largo do Rosário pela presença da igreja de mesmo nome, deixaria de ser um Jardim para se transformar em uma praça cívica por se encontrar na junção de duas "avenidas centrais" projetadas por Prestes Maia.

Sua intervenção mais importante proposta para o centro da cidade era a abertura de duas avenidas centrais, perpendiculares, que agiriam como grandes eixos monumentais, estruturando e organizando o sistema viário naquela área. O encontro das duas avenidas formaria um espaço público que se configuraria em uma praça cívica. No caso de um centro já consolidado, as avenidas centrais seriam formadas pelo alargamento de duas ruas existentes, as ruas Campos Salles e Francisco Glicério, uma transversal à outra. A rua Campos Salles se tornaria um eixo de ligação entre o que Prestes Maia chama de centro principal, a Praça Visconde de Indaiatuba, e o centro secundário, a Estação Ferroviária. A segunda avenida, Francisco Glicério, seria um "living-room", ligando as duas principais praças, Visconde de Indaiatuba e Catedral. Essa avenida não teria muitos problemas para ser alargada e conduziria facilmente à avenida do Saneamento e iria também revigorar a região da Praça Bento Quirino (Largo do Carmo), "centro velho" da cidade.

Iolando Mallozi, sendo o antigo chafariz removido para o Largo do Pará. Em 1935, uma nova reforma modificou o desenho do piso para motivos geométricos. Também foram plantadas árvores no alinhamento das ruas General Osório e Campos Salles e construído um pequeno canteiro quadrado em torno do monumento.

Antes da formação do jardim nessa praça (1895), sua característica foi a de múltiplo uso, sendo também o espaço central preferido para as manifestações populares, como em 1890, quando se realizou um grande comício popular contra a intendência e o delegado de higiene (Dr. Antenor Guimarães) pela declaração oficial da epidemia de febre amarela na cidade. Talvez essa tenha sido uma das principais razões pela qual esse local tenha sido escolhido para simbolizar as reformas sanitárias através da construção do jardim. A proposta de Prestes seria talvez a oficial retomada do centro cívico que se confirmou através dos anos que se seguiram.

Em 1935, Prestes Maia vê nesta praça, a qual ele chama de "coração da cidade", a possibilidade de formar uma praça cívica, retirando definitivamente a conotação religiosa através da efetiva demolição da igreja e confirmando o centro principal neste local e não mais na região em torno do antigo Largo da Matriz Velha (Praça Bento Quirino). Propõe, assim, a construção do Paço Municipal no centro da Praça Cívica e do Fórum no largo onde se localizava a igreja, formando uma praça à frente de cada edifício cortada pela avenida central - Francisco Glicério - e ladeada pela outra avenida central - Campos Salles⁴⁸. De fato, essas transformações foram iniciadas logo em seguida com a construção do Fórum, mesmo sem a polêmica demolição da igreja, que só se deu na década de 1960.

Por essas diferentes propostas de Prestes para os espaços públicos e as áreas verdes de Campinas, o Plano adquire uma característica totalizadora, abrangendo as áreas que ele imaginava serem as mais importantes. Sobretudo, elas possuíam um caráter inovador que muito contribuiu na transformação do desenho e da paisagem urbana campineira, construindo realmente uma cidade completamente distinta da anterior. Concluindo suas orientações a respeito das áreas verdes de Campinas, Prestes Maia faz a seguinte afirmação: "Pessoalmente acho mesmo que as nossas cidades do interior podem se notabilizar muito mais pelos seus parques e por certas outras instituições que por suas avenidas, praças e edifícios centrais, campo em que nunca poderão lutar com a grandiosidade das grandes capitais."⁴⁹

O único inconveniente para que a Praça Visconde de Indaiatuba se colocasse numa posição ideal em relação às duas avenidas era a Igreja do Rosário, problema que poderia ser solucionado com a demolição da igreja. Justificando a demolição da igreja, Prestes Maia diz ser sua tradição secundária e seu valor artístico e arquitetônico irrelevante e poupá-la dificultaria a formação da única praça que poderia se configurar como centro cívico da cidade. Também devido ao caráter cívico que se buscava para configurar o novo centro, não lhe agradava a idéia de reconstruir a igreja no centro da mesma praça como edifício principal, pois este papel caberia a um edifício público como o Paço ou o Fórum⁴⁷; a praça cívica não deveria estar ligada a valores religiosos.

A Praça Visconde de Indaiatuba já vinha sendo alterada desde o início da década de trinta, com a retirada de algumas árvores e diminuição dos canteiros muitas vezes em função do aumento da largura das ruas laterais (General Osório e Campos Salles), que se costumava usar para estacionamento de veículos. Em 1933, o tradicional jardim deixou de existir por completo, quando por ordem do prefeito Alberto Cerqueira Lima todas as árvores foram derrubadas durante a noite. A justificativa era a de evitar a permanência de "desocupados" no centro da cidade. No entanto, a derrubada provocou grande reação popular também por existirem várias Preguiças vivendo naquelas árvores. O antigo local dos canteiros foi preenchido com mosaico português em desenhos de estilo art nouveau e, no ano seguinte, foi inaugurado no centro da praça o monumento a Campos Salles de autoria do artista



Largo do Rosário
V8, Centro de Memória da UNICAMP



É claro seu posicionamento em relação à Campinas como uma cidade que jamais poderia ser tão monumental quanto ele desejava que fosse a capital, São Paulo. No entanto, com um mesmo rigor técnico, artístico, teórico e conceitual, ele propõe este "plano preliminar" para a cidade, apresentando-lhe o que existia de mais moderno naquela nova disciplina chamada Urbanismo. Sua contribuição no que se refere ao movimento de formação de jardins em Campinas, iniciado em meados do século dezanove, fecha um ciclo de rupturas e desenvolvimento destas áreas, que marcarão o traçado da cidade até os dias atuais.

N O T A S

1 O vereador era médico formado pela Faculdade de Medicina de São Paulo e se transferiu para Campinas em 1922 exercendo oftalmologia por sete anos, retornando, em seguida, para São Paulo. Naquela cidade havia conhecido Anhaia Mello, professor da Escola Politécnica desde 1926, e, de volta a Campinas, tornou-se vereador, trazendo consigo as influências do urbanista. Ver: Antonio da Costa Santos. **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**, tese de doutoramento: FAU/SP, São Paulo, dezembro, 1998.

2 Discurso proferido em 29 de maio de 1929, Livro de Atas da Câmara Municipal de Campinas de 1929 - fls 83-v. Apud. Antonio da Costa Santos, *op. cit.*, p. 180.

3 Idem.

4 Ver: Antonio da Costa Santos, *op. cit.*, p. 182.

5 Orosimbo Maia. **Relatório Municipal**, 1929, p. 5. Apud. Ricardo de Souza Campos Badaró. **O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas (1934-1962)**, Dissertação de Mestrado, São Carlos: EESC/USP, 1986, p. 39.

6 Segundo Anhaia Mello em seu relatório para Campinas, as "bases fundamentais para urbanização" enumeradas por ele seguem a orientação do urbanista americano Jacob Crane Júnior, o qual havia sido consultor do Plano Regional de Chicago entre outras cidades americanas.

7 Luiz Anhaia Mello, "O Master Plan", in Prefeitura Municipal de Campinas, **Decretos e Atos promulgados durante o ano de 1931**, Campinas: Typ. da Casa Genoud, 1932, p. 15.

8 Idem, p. 17, 18.

9 O engenheiro Carlos W. Stevenson (1869-1946) era maranhense, estudou engenharia civil no Rio de Janeiro e veio para Campinas trabalhar no Ramal Férreo Campineiro, ingressando mais tarde como engenheiro residente na Companhia Mogiana, sendo nomeado Chefe de Locomoção desta estrada em 1897, exercendo o cargo até 1908. Foi para o Rio de Janeiro em 1912 e voltou a Campinas em 1918 para ocupar o mesmo cargo até 1926, quando por enfermidade foi aposentado, voltando algum tempo depois para trabalhar como Consultor Técnico da Cia Mogiana da Rede Sul-Mineira e do Governo do Estado de São Paulo. Escreveu alguns livros referentes à engenharia ferroviária, mas se notabilizou pela conferência sobre urbanismo proferida no Rotary Clube campineiro. Foi presidente da Maternidade de Campinas, do Centro de Ciências, Letras e Artes e fundador da Associação dos Engenheiros de Campinas. Ver: **Carlos William Stevenson - Traços biográficos do ilustre engenheiro, ao ensejo do centenário do seu nascimento, que transcorre a 16 de outubro de 1969**. Iniciativa do Rotary Clube de Campinas - Sul, Academia Campinense de Letras.

10 Carlos W. Stevenson. **Conferência à cerca do Urbanismo na Cidade de Campinas**, Rotary Club de Campinas, Campinas: Linotypia da Casa Genoud, 17/11/1933, p. 3.

11 Idem, pp. 7, 8.

12 Francisco Prestes Maia (1896-1965) entrou para a Escola Politécnica de São Paulo em 1912, diplomando-se engenheiro-

Siomara Barbosa Stroppa de Lima

Arquiteta e Urbanista pela FAU/PUC-Campinas, Mestre pela FAU/PUC-Campinas, linha de pesquisa História do Pensamento Urbanístico e Pesquisadora no Departamento de Cultura da Prefeitura Municipal de Ouro Fino.

sslima@bestway.com.br

arquiteto e civil em 1917. Em 1918, abriu seu próprio escritório e entrou para a Diretoria de Obras Públicas da Secretaria de Viação e Obras Públicas da Prefeitura de São Paulo. Lecionou a disciplina Desenho Geométrico e à Mão Livre no curso preliminar da Escola Politécnica em 1924 e 1925 e as disciplinas **Desenho Arquitetônico e Esboço do Natural e Desenho de Perspectiva em 1926**, todas como professor interino, sendo efetivado em abril de 1927, ficando no cargo até 1938, quando um decreto-lei de 1937 proibiu a acumulação de funções e cargos no serviço público. Assim, optou por seu cargo na Secretaria de Obras e, em 1930, recebeu a encomenda do prefeito José Pires do Rio para realizar o chamado **Plano de Avenidas de São Paulo**. Com Anhaia Mello fundou em 25 de janeiro de 1935 a **Sociedade Amigos da Cidade de São Paulo**. Quanto ao plano da cidade de São Paulo, vemos que sua viabilização estava ocorrendo concomitantemente às discussões para Campinas, sendo que a oficialização de uma comissão para o plano da cidade já havia ocorrido em Campinas no ano de 1931 e refeita em 1935, isto é, antes mesmo da capital do estado. Sobre a biografia de Prestes Maia, ver: Sylvia Ficher, *op. cit.*, pp. 257 - 278.

13 Ricardo de Souza Campos Badaró. **O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas (1934-1962)**, Dissertação de Mestrado, São Carlos: FAU/USP, 1986, p. 3.

14 Idem, p. 89.

15 **Correio Popular**, Campinas, 30/7/1935.

16 Francisco Prestes Maia. "Relatório do Dr. Francisco Prestes Maia - Rascunho de Exposição Preliminar", in **Relatório dos trabalhos realizados pela prefeitura de Campinas durante o exercício de 1935 - apresentado à Câmara Municipal pelo prefeito Dr. João Alves dos Santos**, Campinas: Linotypia da Casa Genoud Ltda, 1938, p. 69.

17 Luiz de Anhaia Mello. "Urbanismo - o Recreio Activo e Organizado das Cidades Modernas", in **Revista do Instituto de Engenharia**, vol. 10, nº 47, São Paulo, abril, 1929, p. 146.

18 Idem, p. 148.

19 A Praça Corrêa de Lemos foi a primeira área verde a ser projetada em bairro estritamente residencial. Localizada na Vila Industrial, foi formada em 1906 pela iniciativa particular liderada pelo morador do bairro cujo nome foi dado à praça como homenagem.

20 Segundo Anhaia Mello, Joseph Lee é o "pai" do **playground**. Luiz de Anhaia Mello. *op. cit.*, p. 149.

21 Idem, p. 150.

22 Prefeitura Municipal de Campinas. **Relatório dos Trabalhos realizados pela Prefeitura Municipal de Campinas durante o exercício de 1934**- Anexo n.2, *op. cit.*, p. 80.

23 Idem, p. 81.

24 Francisco Prestes Maia. *op. cit.*, p. 70.

25 Idem, p. 72.

26 Ibidem, p. 73.

27 Chamado por ele de plano material, no tocante a obras construtivas.

28 Frederick Law Olmsted. "The Limits of City Beautification", in **The American City**, Vol. II, 1910, p. 209. Apud. Mario Manieri Elia. "El Movimiento City Beautiful - Washington", in **La Ciudad Americana**, Barcelona: G. G., 1975, p. 61.

29 Francisco Prestes Maia. *op. cit.*, p. 74.

30 Idem.

31 Idem, Ibidem.

32 Ibidem, Ibidem, p. 75.

33 Boçoroca: fendas cavadas no chão por ação de enxurradas.

34 Francisco Prestes Maia. *op. cit.*, p. 77.

35 Idem, p. 76.

36 Idem, Ibidem.

37 Havia também uma preocupação com as construções que deveriam ser feitas ao longo da avenida para que não prejudicassem as obras de embelezamento e a estética da nova via pública. O engenheiro da prefeitura sugere em seu relatório um recuo de ao menos 5m do alinhamento para futuras edificações. Câmara Municipal de Campinas, **Relatório dos Trabalhos realizados pela Prefeitura de Campinas durante o exercício de 1918, apresentado à Câmara Municipal pelo Prefeito Dr. Heitor Penteado**, Campinas: Typ. Livro Azul, 1919, pp. 39, 40.

38 Francisco Prestes Maia, *op. cit.*, p. 91.

39 A Praça Corrêa de Mello corresponde à área fronteira ao Mercado Municipal, ajardinada desde fins do século XIX.

40 Largo São Benedito.

41 Pequena praça ajardinada, localizada em frente à Estação Ferroviária da Cia Paulista.

42 Antigo Passeio Público.

43 Largo do Carmo, antigo Largo da Matriz Velha.

44 Praça do Mercado Municipal (1908) que havia sido ajardinada.

45 Novo loteamento para bairro residencial.

46 Francisco Prestes Maia. *op. cit.*, p. 92.

47 Idem, p. 112.

48 Um elemento interessante sugerido no plano de remodelação da área central é a construção de galerias nas laterais da Praça Visconde de Indaiatuba que seriam passagens cobertas facilitando a espera de bondes e protegendo o transeunte das intempéries. Essas galerias poderiam vir desde a Praça da Estação até o centro da cidade, formando uma grande linha coberta para a circulação de pedestres.

49 Idem, Ibidem, pp. 80, 81.

Campinas **Centro Histórico:** Rupturas e (Des) Continuidades

Luiz Cláudio Bittencourt

Viaduto Miguel Vicente Cury . Praça Central 1976



Não é novidade para a arquitetura e o urbanismo a idéia de projetos que visam a valorização dos centros das cidades, desde a Acrópole de Péricles e de Fídias às adaptações medievais, passando pelas transformações incisivas das praças e eixos renascentistas, pelas obras paradigmáticas da Roma de Nicolau a Sixtu V e Domenico Fontana, pelas intervenções do barroco de Bernini e Borromine, pela Paris das luzes de Laugier e Pierre Patte, só realizada com a mão de ferro de Haussmann no cenário complexo da cidade industrial do XIX, ao lado de uma constelação de casos de valor, não menos emblemáticos, como a Viena da Ringstrasse, a Londres de Christopher Wren, a Barcelona de Cerda e a Lisboa de Eugênio dos Santos e Carlos Mardel, etc. Em universo quase imensurável de exemplos, sinaliza-se um pressuposto incomum nas diversas abordagens: os projetos de arquitetura e urbanismo nos centros históricos apóiam-se no profundo diálogo entre as referências simbólicas agregadas pela força da História e a utopia da construção estética contemporânea, diante de ação política corajosa, visando o fortalecimento do espaço umbilical ao nascimento da cidade através do seu embelezamento.

Viaduto Miguel Vicente Cury . Terminal Central 2001



O mal tratado centro da cidade de Campinas quer participar desse contexto. Assim, qualquer projeto para essa área deve ter em conta a conjugação do domínio da linguagem arquitetônica e urbanística, com a força política e o desejo social de realizá-la, ao lado do detalhado conhecimento discriminativo das várias sobreposições cronológicas instaladas neste espaço.

Atendemos ao esforço preliminar genérico de apontar para algumas delimitações conceituais e espaciais desse território, as fraturas e colagens que o tempo escondeu sob os edifícios, as ruas e a vida cotidiana, assim como as potencialidades dos aspectos formais ainda resistentes e sinalizadoras de um futuro possível diante das complexidades da metrópole.

Centralizamos nosso objeto entre duas linhas de contorno, de um lado o córrego Proença, antes Campinas Velhas, de outro os leitos ferroviários da Paulista, Mogiana, Ramal de Férreo Campineiro, Funilense e Sorocabana, juntamente com as áreas que integraram as estações, os pátios de manobra e oficinas.

Nesses limites, encontramos parte do traçado longilíneo do período colonial integrado pela estrada, pelos pousos e pelo grande terreiro onde se implantou a Vila de São Carlos¹. Contornando o núcleo da vila em sobreposição está a cidade imperial com seu traçado geométrico, eixos reguladores² e parque ferroviário. Nos limites norte e leste da cidade imperial pressionada pelas epidemias de febre amarela, inserem-se as obras saneadoras de Saturnino de Brito "retificando, drenando e embelezando" as nascentes e alagados dos córregos Tanquinho (Anchieta) e Serafim (Orozimbo Maia), com isso, viabilizam a ocupação de vazios insalubres durante as primeiras décadas da República.

Na paisagem de fim de século ainda estão evidenciados os projetos arquitetônicos de edifícios públicos, privados, praças e jardins de Ramos de Azevedo. Depois de Saturnino de Brito, surge o Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia. Elaborado a partir da década de trinta, rasga ruas, abre avenidas, tentando inserir o urbanismo da "Cidade Jardim" no antigo núcleo histórico da colônia e império³. A última grande obra de impacto urbanístico no Centro Histórico de Campinas é a Avenida Aquidabã, realizada no final dos anos setenta. Ainda dentro da idéia do Plano

de Melhoramentos Urbanos, procurava conectar um possível anel externo do projeto de Prestes Maia em desenho urbano de vias expressas de dois níveis e marginais. Depois dos anos setenta surgem obras pontuais de caráter funcional, tangente à geografia do Centro Histórico: a via expressa Sul-Leste e sua continuação paralela ao leito da FEPASA em direção à via Aquidabã nos anos noventa, os túneis conectando a Vila Industrial à Avenida Campos Salles e o VLT aproveitando parte do leito da Sorocabana.

Assim, na virada do século XX, a principal cidade cafeeira de São Paulo combatida pelas epidemias de Febre Amarela, inicia a substituição do urbanismo imperial, fundado no traçado regular e na ornamentação arquitetônica monumental, pelo urbanismo sanitarista das obras de engenharia hidráulica de Saturnino de Brito. Começa aqui o afastamento da concepção espacial e do sentido estético, que possibilitou a construção da unidade arquitetônica e urbanística fundadora da coesão funcional e formal, essenciais ao caráter espacial do centro histórico.

O urbanismo dos miasmas desprende a habitação das margens do lote isolando-a em bloco, impõe através de legislação o porão, o recuo da rua com área destinada a jardins; impõe, também, afastamentos colaterais e de fundos. O ar deve circular pela natureza recriada também no espaço privado, surge a "cidade com jardins" ⁴.

Com o saneamento do córrego tanquinho a partir da década de trinta, o "Cambuí" fica integrado ao centro da cidade, transformado de arrabalde colonial em Bairro Jardim, expandindo em direção ao Córrego Proença. Do outro lado, com a drenagem do córrego Serafim, (hoje av. Orozimbo Maia) surge a Villa Itapura, conectando Guanabara, Taquaral, Jardim Guanabara, Jardim Chapadão, Vila Nova, Bonfim, todos bairros jardins, configurando nova área de expansão da cidade. Também a distante Vila Marieta, o São Bernardo e o Parque Industrial assumem o mesmo modelo urbanístico.

A cidade agora não cresce compactada aos moldes do urbanismo imperial, apesar do seu centro histórico ainda permanecer com poucas alterações. A contraposição subliminar entre engenharia sanitária e urbanismo clássico explicitam-se como valor formal e ambiental nesses novos bairros, onde predomina o traçado sinuoso das ruas, em desenho pinturesco contrastado ao reticulado. O futuro já anuncia à cidade a idéia equivocada de modernidade retrógrada, atrasada, híbrida em relação aos movimentos modernos do seu tempo. Pragmático na sua funcionalidade, expansionista na sua lógica espacial, progressivamente o urbanismo dos Bairros Jardins tende a reduzir o centro a um lugar de conexão entre bairros afastados, passagem entre territórios de formação distinta. É o início da acumulação de terras urbanas para futuros negócios ⁵ e da separação entre sistema viário e sistema de transportes.

O Plano de Avenidas ou o Plano de Melhoramentos Urbano de Prestes Maia é um projeto em sintonia com a lógica urbanística herdeira das epidemias, apesar da erradicação da doença e do fim do discurso dos miasmas. O modelo de edifício, como um bloco solto no lote, é realizado apenas nos bairros novos. A cidade, no seu centro, define-se pela circulação dos novos meios de transportes e pela verticalização edilícia, adensando áreas antigas com infra-estruturas já instaladas, estabelecendo os princípios urbanísticos, que reduziram essa área a um grande êmbolo de conexão entre bairros periféricos fragmentados entre si, mas com estrutura radial ancorada ao centro.

Essa estrutura urbanística, concebida esteticamente por Laugier e funcionalmente por Pierre Patte para a Paris do século XVIII enfrentar os problemas herdados da grande cidade medieval, é utilizada em Campinas sem as devidas referências, apesar das diferenças de tempo, lugar e tradição arquitetônica e urbanística.

De fato, desenha-se, sobre a cidade imperial, bulevares, carrefours, pés de ganso, visando a conexão entre bairros afastados (*foux boug*). Como resultado objetivo, são rasgadas as avenidas Francisco Glicério e Campos Salles, rearranjando e interligando em cruz a praça frontal da Estação da Paulista às praças do Fórum e do Rosário. O alargamento dessas duas avenidas, com custo altíssimo para a arquitetura tradicional, revela a mesquinhhez da verticalização em lotes coloniais sem recuos frontais ou laterais, ignora a retórica dos miasmas da cidade jardim, colocando a nu as reais intenções de políticas públicas compactuadas com um projeto urbanístico a serviço dos negócios do espaço urbano.

O plano sobrepõe à cidade imperial uma arquitetura estranha, com identidade formal anacrônica, fundada no ato pragmático de construir sem estética e sem teoria. Planejar a cidade restringe-se à legislação do Código de Construções, em trinta, e Urbanismo, em cinquenta.

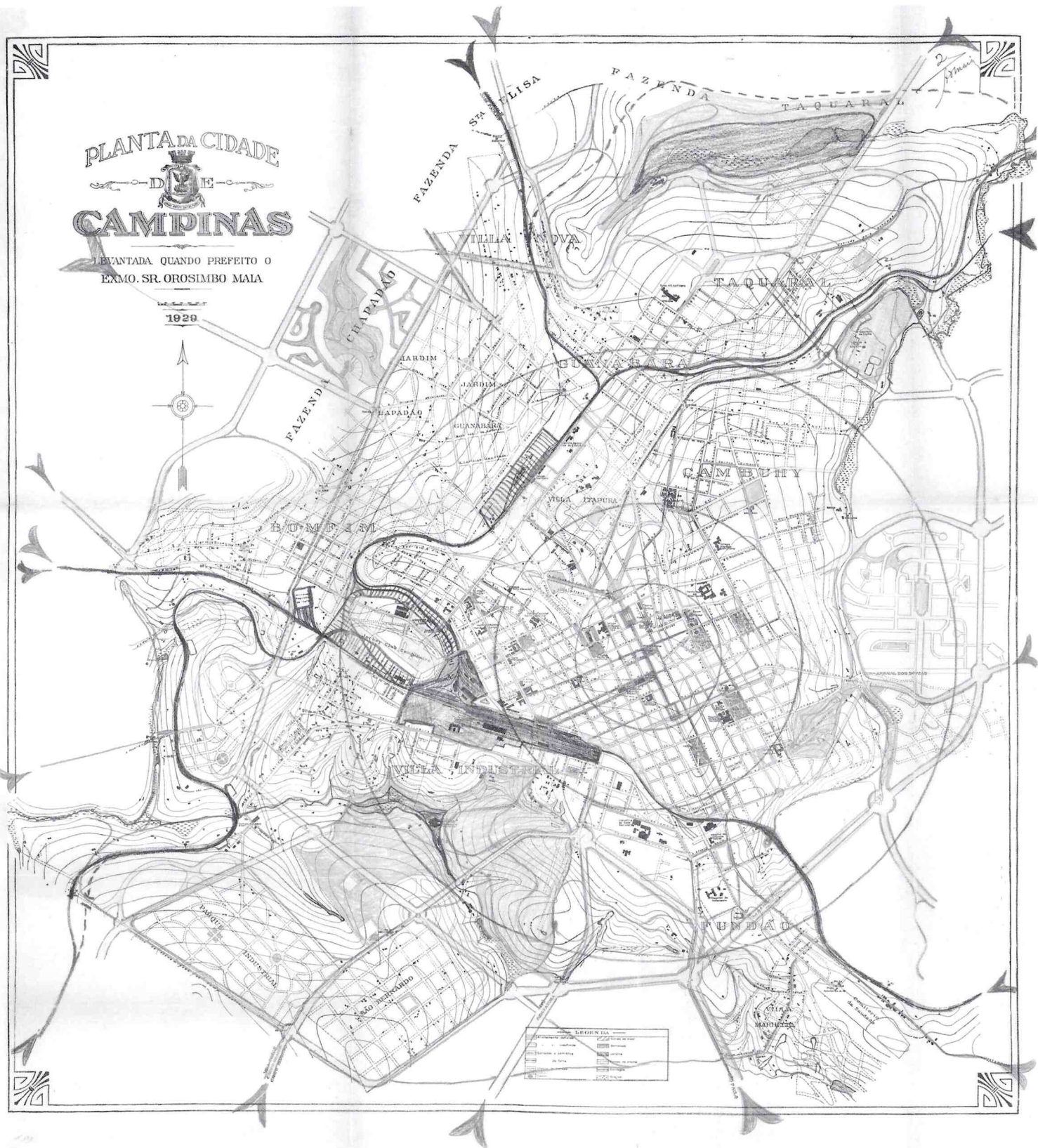
Durante décadas, a cidade assistiu a destruição dos seus edifícios mais belos, com o agravante de que o novo foi sempre de arquitetura geometricamente inferior ao demolido. A barbárie edilícia, restrita à otimização ocupacional e funcional do centro, é sobreposta à fina arquitetura ornamental.

Sobreposição acelerada de diversas concepções espaciais não explicitadas, mudança de função e escala, densidade construtiva alta e população flutuante dispersa, meio de transportes agressivos e cada vez mais desproporcionais às

ruas, mídia empastelada à arquitetura, visualmente ofensiva, violência visual e poluição generalizada, fazem do centro de Campinas um lugar hostil à vida e ao olhar, paradoxalmente território de encontros e uso denso, onde pulsa forte a vida e a diversidade de que é feito o universo urbano.

Dessa obra restaram elementos pontuais: traçados de ruas, praças (muitas deformadas em jardins), edifícios públicos e privados mal tratados, dispersos, marcando áreas mais ou menos importantes, artefatos de ornamentação antigos e esculturas comemorativas mal localizadas. O único conjunto sobrevivente é o parque ferroviário, barreira física de difícil transposição, isola, desde o início, o centro da cidade da região sudoeste, lugar de cortiço, oficinas, matadouro, curtumes, lazaretos, vilas operárias, indústrias, hoje marcada por conjuntos habitacionais populares, invasões, e poderosas infra-estruturas de transporte, como as rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Santos Dumont e o aeroporto internacional de Viracopos.

O conjunto ferroviário de Campinas, além de próximo ao centro histórico, integra área de dimensão regional com os leitos da antiga Cia. Paulista, Cia. Mogiana, Cia. Sorocabana, Ramal de Cabras e Funilense. Além das áreas de manobras, junto às estações da Paulista e da Mogiana, havia edifícios destinados à fabricação e manutenção de locomotivas e vagões, antigas fundições e edifício da imigração, residências de ferroviários, torres de comando e rotunda. É região abandonada, mas ainda mantida por unidade arquitetônica coesa de linguagem diferenciada do neoclássico e ecletismo imperial, agrega-se à margem da cidade imperial do final do XIX, alcança as primeiras décadas da república e decai nos anos sessenta com a expansão das rodovias e da indústria automobilística.

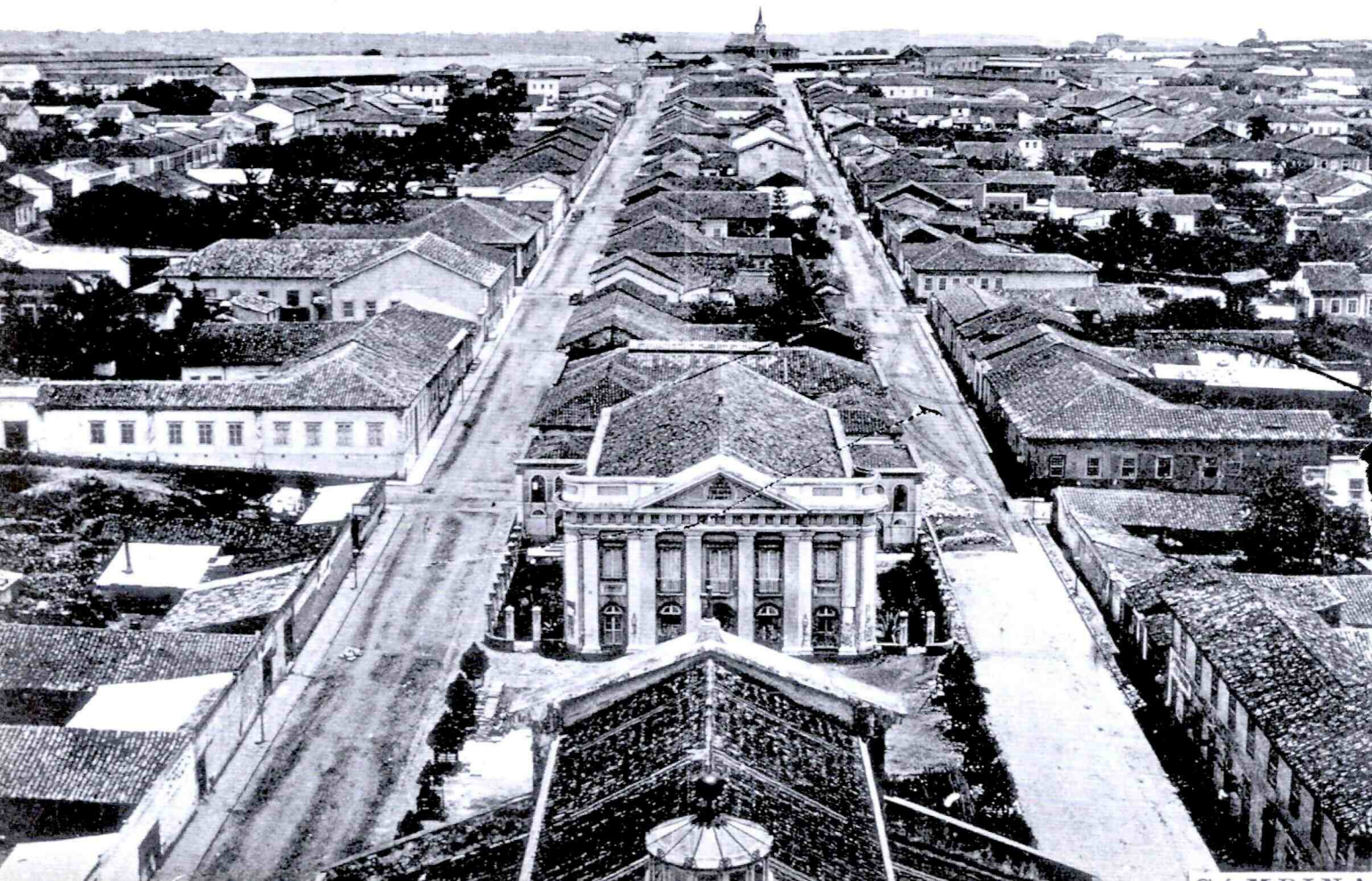


Mapa de Campinas, publicado em 1929, sobre o qual observa-se assinalado o Plano de Remodelação da Cidade, assinado por Prestes Maia e apresentado à Câmara Municipal de Campinas no ano de 1935.

Original Impresso: 73 x 66,5 cm

Na segunda metade do século XVIII, Campinas surge ao redor do Pouso ou Pousos. Trata-se de equipamento voltado ao funcionamento da estrada, suporte às tropas e tropeiros, marca funcional e simbólica, no interior do "mato grosso", presença civilizadora do Estado Colonial Português, terreiro com cruzeiro e bandeira cercado de "casinhas ordinárias" ⁶. É o primeiro equipamento aglutinador de vida social e atividade econômica fixa dessa região. Sob orientação das políticas pombalinas para a Colônia, o Morgado de Matheus inclui a região na estratégia expansionista e "urbanizadora" para os "Sertões", propondo a criação do povoado e vila juntamente com igreja, Casa de Câmara e Cadeia, praça com Pelourinho e sistema de ruas com traçado regular. Apesar das sesmarias e engenhos, prevalece o lugar de pouso de tropeiros dos caminhos e estradas regionais, reforçando e ampliando o marco inicial de portal de passagem entre o local e a Metrópole portuguesa.

No final do século XIX, a ferrovia e o café fazem da Estação um novo portal entre a modernidade européia e a cidade sertanista. A Princesa do Oeste, dama vaidosa, nascida à luz de Nossa Senhora da Conceição, converge para si a "franja" colonizadora do "Oeste Paulista" ⁷. O século XX assistiu a decadência da ferrovia e a destruição do patrimônio arquitetônico e urbanístico cafeeiro do século XIX, ainda assim, as rodovias continuaram a ampliar o caráter de portal para a Capital Paulista e a nova economia desenvolvimentista. A urbanização acelerada, sem planejamento e sem urbanismo acompanhada da sanha imobiliária, expandiu os limites verticais e horizontais da cidade e de sua região.



No início do milênio, encontramos uma cidade urbanisticamente depauperada, com o centro histórico sufocado sob os escombros arquitetônicos do desenho urbano do império, uma área de várias sobreposições edilícias, usos e ocupações, sem sistema viário, mas com conjunto de ruas impróprias à função de êmbolo concentrador e distribuidor de trânsito como desejava o "Plano de Melhoramentos Urbanos". Ainda assim, dois grandes portais se abrem: o digital, por onde caminha o novo padrão de modernidade virtual, tecnologia da informação e velocidade de comunicação à distância, e o real, transporte aéreo internacional, ligando Campinas a uma rede de cidades internacionais, relacionando, funcionalmente, a heterogeneidade da economia mundial.

O atual centro histórico de Campinas não deve ignorar a articulação histórica, material e simbólica entre o Pouso, a Ferrovia, as Rodovias e o Aeroporto Internacional.

A idéia de Portal associada à sobreposição e conectividade concêntrica amplia o alcance conceitual e operativo do centro histórico de Campinas para além das fronteiras espaciais. Trata-se de objeto cuja complexidade transcende o universo

do visível imediato, logo, escapa dos fundamentos da arquitetura e do urbanismo e alcança estratégias mais complexas de planejamento e políticas públicas. Sua valorização não se limita ao caráter "preservacionista" de acervo do patrimônio histórico local ou nacional abandonado e vilipendiado, porque é vivo e ainda possui compromissos de articulação com o futuro da cidade e sua nova Região Metropolitana.

O centro demanda espaços para adequar a proporção da escala física ao seu território de abrangência, mas também estratégias que diminuam as pressões dos fluxos convergentes, potencializando excentricidades nos bairros e áreas periféricas no âmbito do município e da Metrópole. Assim, quando se imagina a valorização do Centro de Campinas, o que está em pauta é a própria cidade, isto é, qual é a idéia de cidade que se tem em mente para direcionar os projetos e as ações? Nesse caso, não estamos falando de desenvolvimento ou estagnação, de progresso ou regressão, argumentos importantes e tão caros aos economistas e sociólogos, porque uma cidade se faz com sonho capaz de seduzir o coletivo. A cidade que teremos não será aquela dos urbanistas, planejadores ou políticos, mas a cidade que ideamos, aquela que está presente em nossos sonhos⁸, a "Polis" civilizadora e geneticamente inoculada em nossos espíritos. Um mínimo de generosidade em direção à natureza humana, relacionando aparentes contradições como passado e futuro,

centro e periferia, verticalização e horizontalidade, cidade aberta e condomínios, urbano e rural.

Nesse enorme teatro de operações, hoje em clima de guerrilha urbana, onde o algoz pode ser seu vizinho, capaz de abater seu mais autêntico sonhador de cidades, ainda resta uma área com potencial de relacionar centro histórico com periferia e região metropolitana, aeroporto internacional com pouso e terreiro coloniais, beleza e funcionalidade, arquitetura, urbanismo e plano. Thomas More ⁹, na sua Utopia, imaginou pela primeira vez pessoas melhores para cidades melhores. Projeta-se cidades e arquiteturas para uma determinada sociedade e cultura, mas apenas alguns sonharam com homens melhores a partir de um projeto de cidade.

Quando "Toninho" desapropriou o conjunto ferroviário de Campinas, dizia que o seu governo poderia terminar ali, que se sentiria realizado; apesar dos incautos e afobados, ele tinha a consciência do enorme significado material, simbólico e estratégico deste acervo. Esse é seu legado para Campinas. Herdamos um gigantesco patrimônio, será que estamos preparados para essa responsabilidade?

Sabemos que arquitetura e urbanismo sempre estiveram a serviço dos reis, príncipes e burgueses, potencializando a concentração de riqueza. Como Artigas, Toninho acreditava na inversão dessa equação, trabalhou duro para demonstrar como o urbanismo poderia transformar-se em instrumento de distribuição de riqueza e beleza. Se seu sonho for o sonho de todos, ele poderá se realizar.

Nesses quinhentos anos, conhecemos o urbanismo dos engenheiros militares e dos arruadores portugueses, passamos pelo urbanismo da cidade industrial e pelo urbanismo sanitário do final do XIX, pelas reformas urbanas do Estado Novo, inventamos Brasília, esperança de um Estado moderno e da arquitetura contemporânea ceifadas pelo regime militar. Depois o planejamento urbano e a luta política se apresentam como respostas à participação do cidadão nos destinos do novo padrão de urbanização que integrou o universo rural ao urbano ¹⁰. Com a superação institucional das distâncias entre o Estado e a

cidadania, a cidade brasileira reaparece no final do XX destruída pelas leis do mercado, verticalizando em lotes inadequados ou sobre edifícios antigos, loteando áreas rurais afastadas do perímetro urbano, separando pobres em favelas e conjuntos habitacionais, ricos em condomínios horizontais ou verticais. Rapidamente, o urbanismo do gueto transformou-se, no final, em urbanismo do medo.

Depois de seduzir-se pela sociologia, pela economia política, pela política, pela geografia e história, urbanistas de todas as profissões voltam para seu ofício essencial: projetar cidades com beleza, como a beleza transcende a forma. Descortina-se, nesse milênio, um horizonte de desafios e esperanças, onde quase tudo está para ser feito e refeito. Oportunidade de juntar o resgate de memórias seccionadas e a esperança de um futuro em que as cidades pertençam ao planeta, nosso ambiente natural.

Campinas inclui-se como nova metrópole nesse cenário, relaciona-se na Rede de Mercocidades, mas também em uma rede de cidades conectadas internacionalmente e que já realizaram projetos urbanísticos significativos, como Puerto Madero (em Buenos Aires), as áreas de exposições de Sevilha e Lisboa, as vilas olímpicas de Barcelona e Sidney. Quase todos esses projetos, que contaram com ajuda de capitais internacionais e foram realizados em zonas deterioradas ou abandonadas e com forte apelo emotivo vinculado ao sentimento de memória dos cidadãos locais, implicando no engajamento da população e do Estado na melhora da auto-estima cidadã.

1 Praças Antônio Pompeu e Bento Quirino (antiga praça da Matriz Velha), Ruas Lusitana e Dr. Quirino (antigas Ruas Do Meio e De Baixo).

2 Eixo da Rua Barão de Jaguará em direção ao Fundão e o conjunto das ruas 13 de Maio (São José), Costa Aguiar (Constituição) e Conceição em direção à estação da Paulista e Cambuí.

3 No Brasil, essa idéia de urbanismo banalizou-se na sua dimensão formal, reduzindo as sofisticadas estratégias da cidade “com jardim” de Ebenezer Haward, ficando consolidada essa solução em um conjunto de leis codificadas e em um valor estético do verde, que além de definirem todos os bairros, também levaram à deformação de algumas praças do centro histórico, estabelecendo a confusão entre praça, jardim, bosques e parques que ainda permanece em nossa cultura urbana.

4 COLLINS, Peter. **Los ideales de la arquitectura moderna; su evolución (1750-1950)**. Gustavo Gili, Barcelona, 1998.

5 O código de Construção de 1934 já sinaliza para o problema do surgimento dos novos loteamentos, tentando fixar critérios para os “Planos de Arruamentos”, fixando o “perímetro da cidade e povoações” e definindo três zonas em sistema radial concêntrico. CÓDIGO DE CONSTRUÇÕES “SEPARATA” DO CÓDIGO DE POSTURAS MUNICIPAIS. Decreto nº 76 de março de 1934.

6 Ordinário tem o sentido de comum em oposição à arquitetura oficial e religiosa.

7 MONBEIG, Pierre. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo**. Hucitec/Polis, São Paulo, 1984.

8 RYKWERT, Joseph. **La idea de ciudad – Antropología de la forma urbana en el mundo antigo**. Hermann Blume, Madrid, 1985.

9 MORE, Thomas. Utopia. Abril Cultural, São Paulo, 1972.

10 Destacam-se os trabalhos de Manuel Castells, Henri Lefebvre, Paul Singer, momento em que os arquitetos trocaram o projeto pela luta política.

Luiz Cláudio Bittencourt

Arquiteto e Urbanista pela FAU/PUC-Campinas, Mestre pela FFLCH-USP, Doutor pela FAU-USP e Professor na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Campinas.
lclaudio@puc-campinas.br



Patrimônio Ferroviário e Política Pública

Dênio Munia Benfatti

A história da ferrovia no Brasil e, em particular, no Estado de São Paulo, até entrar em decadência na década de 60, sempre esteve intimamente ligada ao desenvolvimento urbano. A princípio, guardando uma certa distância dos centros das então pequenas cidades cafeeiras do interior, as estruturas ferroviárias ocuparam imensas áreas, definiram limites e atuaram como indutores do crescimento urbano.

Com o passar dos anos, os assentamentos ferroviários, que num primeiro momento definiam os limites, a forma urbana, a periferia, acabaram tragados pelo próprio crescimento urbano, passando, em função das atuais dimensões urbanas de algumas dessas cidades, a ser parte do centro, núcleo de grandes áreas urbanizadas.

Atualmente, as ferrovias cortam diametralmente a maior parte dos médios e grandes centros urbanos do Estado, ocupam quantidades significativas de áreas urbanas centrais, dotadas de toda infra-estrutura, altamente valorizadas ou valorizáveis, com edifícios de grande beleza e valor histórico.

A concorrência do transporte ferroviário com outros meios de transporte, o conhecido uso autofágico dos equipamentos ferroviários (desmanche) e a própria evolução das formas de armazenagem e transporte de mercadorias (a revolução trazida pela utilização de containeres), retiraram o sentido e a própria função de parte significativa dessas infra-estruturas, dando visibilidade a estas áreas de modo negativo, como grandes espaços vazios e estruturas desativadas: estações, oficinas, armazéns, pátios de manobra, etc. Aos poucos, a contínua desmobilização do sistema ferroviário transformou áreas urbanas e patrimônio histórico arquitetônico em espaço deteriorado, terreno baldio, patrimônio em degradação.

Encravadas nas regiões mais nobres desses centros urbanos, essas estruturas passaram a determinar negativamente a forma das cidades, seccionando espaços, obstaculizando a circulação e comprometendo a integração e a unidade do espaço urbano. Um espaço esvaziado em meio a diferentes dinâmicas de transformação e expansão. Mais do que isso, atualmente, essas estruturas relegadas a um certo abandono, assim como outros setores da economia ainda em plena vitalidade, tem sido objeto de uma fúria privatizadora que, em muitos casos, tem transformado valores urbanos, culturais e sociais em simples jogo de ativos e passivos econômicos.

De fato, soluções adotadas para o equacionamento de problemas de natureza estritamente econômica, aparentemente saneadoras, têm inibido alternativas de maior amplitude e repercussão, tanto do ponto de vista econômico, como, também, do social, conduzindo a resultados medíocres, imediatistas e, por isso mesmo, pouco desejáveis. Refiro-me ao imenso acervo de áreas e edificações pertencentes ao governo do Estado, ao governo Federal ou às suas empresas, localizadas no interior das principais cidades do Estado de São Paulo e, atualmente, sendo colocadas sob a imponderável perspectiva de privatização e desafetação de áreas.

É importante diferenciar as categorias de áreas pertencentes ao Estado. Algumas não apresentam grande importância do ponto de vista urbano ou de qualificação urbana: pequenas áreas urbanas dispersas; áreas rurais, grandes ou pequenas sem

interesse ambiental; etc. Por outro lado, existem algumas outras de maior importância para a questão urbana, pois são áreas potencialmente geradoras de transformações positivas no tecido urbano e social, e sobre as quais repousam as maiores complexidades de abordagem no que diz respeito ao urbanismo e ao planejamento urbano. Nessa categoria inclui-se, com toda pertinência, o patrimônio imobiliário da FEPASA. Seu conjunto de áreas e edificações, espalhado por várias cidades do estado, constitui um exemplo dos mais significativos e também uma oportunidade sem precedentes para o Estado intervir e colocar-se como agente do desenvolvimento urbano. A administração do Estado de São Paulo, assim como os demais setores, pegou esse trem, mas, também e infelizmente, com uma perspectiva estreita, resolvendo questões imediatas e, assim, colocando em risco uma possibilidade histórica de qualificação de toda a rede de cidades médias e grandes do estado, banhadas pela rede ferroviária ainda existente.

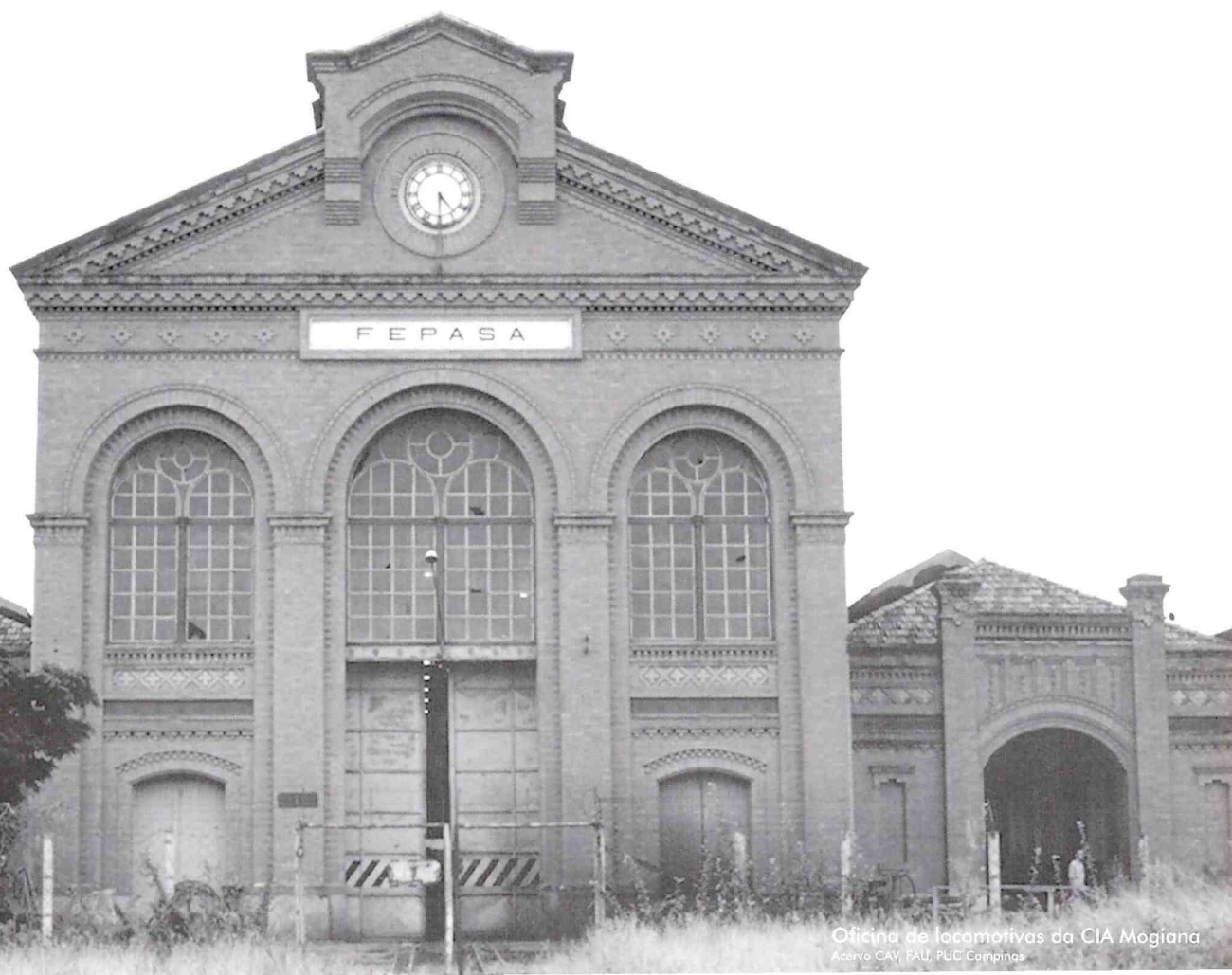
A proposta de transferência da concessão de transporte ferroviário e do patrimônio imobiliário da Fepasa para a Rede Ferroviária Federal (RFFSA), como parte de um acordo de quitação da dívida do Estado de São Paulo com o Banespa (federalizado), tem trilhado o caminho certo para tornar-se um desses exemplos de soluções imediatistas e medíocres. Segundo o acordo estabelecido, o BNDES, enquanto gestor dessa transferência, está operando a privatização da Fepasa em duas etapas. A primeira, já concluída, consiste na venda/arrendamento da parte operacional da empresa por 30 anos. Está também claro e óbvio que esse arrendamento ocorre basicamente nos trechos mais comerciais das linhas e, mais ainda, voltado para o transporte de carga. O transporte de passageiros, assim como os demais ramais ferroviários, ainda existentes no momento da privatização, estão sendo relegados a segundo plano e aos poucos sendo desativados. Na segunda etapa da operação comandada pelo BNDES, o patrimônio da

Fepasa, transformado tecnicamente em "ativos imobiliários", será colocado à venda no mercado, em seu conjunto ou fatiado em lotes.

Com isso, estamos vendo passar ao controle e gerenciamento do governo federal, um importante patrimônio histórico e arquitetônico, uma enorme quantidade de metros quadrados dotados de toda infra-estrutura, disseminados pelos centros urbanos mais importantes do Estado de São Paulo, e cuja importância não pode ser mensurável apenas por seu valor econômico, mas principalmente pela potencialidade de qualificação e modernização urbana que oferecem. Uma instância de poder que, no caso específico, tem se mostrado totalmente por fora, distante e, por isso mesmo, pouco sensível às potencialidades contidas nessas operações.

Refiro-me especialmente aos assentamentos ferroviários, compostos por grandes pátios de manobras e enormes edificações (estações, oficinas, escritórios, conjuntos de moradias), algumas belíssimas e de inegável valor arquitetônico, outras apenas resistindo como documento de tipologias de construção ferroviária do início do século XX.

Apesar da contaminação gerada pelo abandono gradativo do sistema ferroviário ocorrido ao longo dos últimos 30 anos e, mais recentemente, da possibilidade iminente de um tiro de misericórdia representado pelas condições aprovadas na privatização do sistema, é certo que esses elementos de infra-estrutura ferroviária, referências importantes na vida da cidade, ainda possuem a potência dos espaços centrais de caráter histórico, configurando um conjunto capaz de redesenhar a qualidade da vida urbana nas principais cidades do Estado.





Arquivo CAV, FAU, PUC Campinas

Grandes somas de recursos têm sido previstas pelos governos locais e, em parte, efetivamente destinadas a religar os tecidos e ultrapassar as barreiras constituídas pela passagem do sistema ferroviário através de túneis e viadutos. Atualmente, a dificuldade de encontrar recursos para fazer face a todas as demandas advindas das últimas décadas de intensa urbanização e, conseqüentemente, a multiplicação das necessidades de religação dos tecidos seccionados pela ferrovia, tem dificultado ainda mais a melhoria geral da acessibilidade e a continuidade urbana. Portanto, por diferentes razões, as estruturas ferroviárias, que a muito deixaram de ser um estímulo ao desenvolvimento das cidades, colocam-se hoje como um problema de solução cada vez mais distante. O poder municipal tem legalmente pouca autoridade sobre a administração e o futuro dessas áreas atualmente geridas pelo Estado, pela União, por empresa por eles controladas, ou, pior ainda, devido a precariedade dos contratos de privatização/arrendamento, estas áreas e estruturas foram transformadas em "territórios apropriados" por empresas privadas arrendatárias da operação do sistema ferroviário. Assim, se encaradas apenas através de ações "cotidianas" essas áreas escapam à ação de planejamento municipal.

Para se ter uma idéia de sua magnitude, apenas na cidade de Campinas essas áreas representam cerca de 600.000 m². Mas não é só. A rede ferroviária do Estado de São Paulo é enorme, com cerca de 5.000 km, atravessando, além da capital, todas as cidades importantes do estado: Jundiaí, Sorocaba, Ribeirão Preto, Marília, Rio Claro, São Carlos, Araraquara, São José do Rio Preto são apenas alguns exemplos que, somados, significam alguns milhões de metros quadrados, edificados ou não, dotados da mais completa infra-estrutura, acessibilidade e apenas aguardando sua incorporação à tessitura da vida local. Associado a isso, o entorno ferroviário foi também ocupado ao longo de décadas pelos ramais que ligavam as indústrias à ferrovia. Juntamente com a desativação da ferrovia e o crescimento das cidades houve também um deslocamento das indústrias e a liberação de grandes faixas de terreno ao longo das linhas de trem. Portanto, transferências fundiárias, liberação de terrenos industriais, deslocamento de infra-estruturas prometem a urbanização de dezenas de hectares próximos aos centros das cidades. A incorporação das áreas ferroviárias excedentes à sua função específica nas áreas centrais virá inexoravelmente, resta saber como.

Mesmo sob a ótica necessária da recuperação da rede ferroviária, fundamental ao desenvolvimento econômico e social, existe hoje a necessidade de sua adequação aos novos usos e funções urbanas. O que deve ser enfaticamente assinalado é que estes lugares, semi-abandonados e transformados de modo banal em uma simples operação técnica de enxugamento do estado e desafetação de áreas, representam para as comunidades uma oportunidade inevitável e excepcional de transformação da cidade.

De todos os pontos de vista, essas áreas são estratégicas. No plano local, elas oferecem a possibilidade de concluir a constituição da cidade, de reintegrar espaços com forte valor e presença urbana. São uma importante peça em um quebra-cabeça de grande complexidade, onde será necessário encarar uma enorme densidade de questões: comunicação, transportes, localização, densidade do setor terciário em áreas centrais, habitação. Representam um inestimável potencial de reestruturação, uma oportunidade histórica de requalificação dos espaços e da vida urbana nas principais cidades do Estado, a partir de seu próprio centro.

A retomada da cidade, a partir desses espaços centrais, dessas estruturas desativadas, tem sido apresentado como um dos temas de maior interesse nos debates e nas experiências recentes observadas nos grandes centros urbanos de todo o mundo. Cidades como Paris, Londres, Nova Iorque, Boston, Barcelona, entre tantas outras, cada uma a seu modo, têm aproveitado estas oportunidades – obsolescência e reestruturação de complexos industriais, ferroviários, portuários – para recuperar edificações em desuso, ou cujo uso não é mais compatível com sua localização na malha urbana e, não apenas isso, mas reincentivar o uso de áreas que estavam perdendo empregos e população, requalificando-as e oferecendo essas mesmas estruturas como uma nova imagem da cidade. Portanto, é exatamente sobre essas áreas e estruturas urbanas, dotadas de infra-estrutura, onde encontramos um dos focos principais de estancamento do esvaziamento progressivo e da retomada da cidade.

A abertura desses territórios é uma subversão necessária a uma desordem estabelecida há décadas. Significa a integração do tecido urbano, religando, audaciosamente, partes isoladas da cidade, através da reabertura desses territórios à vida das cidades; a eliminação de pólos de concentração de tráfego de convergência viária em algumas poucas passagens, com significativa melhora da acessibilidade geral da cidade e, em médio prazo, implica em uma redução dos custos urbanos para o conjunto dos moradores e atividades instaladas na cidade. Significa, também, a possibilidade de retomar a construção sobre terrenos vagos remanescentes, revitalizar antigas edificações, reorganizar e requalificar zonas urbanas deterioradas em função de um longo período nas proximidades de um sistema de transporte transformado em precário e, por último, reforçar o sistema de comunicação viária ali onde os trilhos têm funcionado como um obstáculo ao crescimento urbano. Por outro lado, poderemos ver florescer uma nova imagem urbana, com grandes parques urbanos trazendo o lazer e o convívio para o coração das cidades e, ao mesmo tempo, incorporar um patrimônio arquitetônico hoje em acelerada deterioração e tê-lo convertido em centros de cultura, comércio, serviços e pólos revitalizadores da dinâmica urbana.

Não nos referimos aqui a casos isolados, trata-se de uma rede urbana, de um conjunto de cidades, de um sistema espacial tipologicamente reconhecível, o que coloca o problema diretamente nas mãos dos diferentes níveis de governo e os inquire sobre a existência de uma política dirigida para a urbanidade e a necessidade de qualificar sua política de privatizações, colocando-a numa perspectiva onde a otimização e o retorno dessas operações apresentem, simultaneamente, no pior dos casos, resultados sociais como melhoria da acessibilidade e da qualidade da vida urbana.

A consciência dessas possibilidades, o reconhecimento de que apenas uma ação globalmente articulada nos diferentes níveis de governo e a participação da sociedade são itens de fundamental importância em qualquer política de desafetação de áreas, seja por processo de privatização, ou de repasse a outras esferas públicas.

Em função dos fatos recentes relacionados à privatização do sistema ferroviário e da federalização do patrimônio da FEPASA, nos encontramos em um momento em que ações de contraposição nos parecem urgentes, pois esses vazios centrais já são objeto de cobiça e partes importantes dessas áreas começam a ficar comprometidas. É urgente, portanto, que os Governos Municipais assumam a responsabilidade de retomar essas discussões, colocando-se como alavanca de ações estratégicas visando estabelecer um comando urbanístico sobre a requalificação dos espaços centrais. Fica evidente, portanto, que incorporar esse patrimônio ao governo federal, enquadrando-o de forma simplista como "ativos imobiliários", significa caminhar na direção oposta ao aproveitamento dessas enormes possibilidades, cujo diálogo operativo deveria ocorrer entre governo municipal e as esferas privadas da sociedade. Fica claro, também, que qualquer ação no sentido de sua privatização, ou mesmo de sua reutilização, deve ser regida por uma racionalidade ordenadora, para que o que está colocado como um sistema espacial não seja loteado e pulverizado em centenas de soluções fragmentadas, que não atendem necessariamente ao interesse público, oportunistas, sem qualquer relevância para a requalificação da vida urbana, e, mais ainda, desperdiçadoras da oportunidade de retomar e requalificar os centros históricos que ainda mantêm grande força de atração e capacidade de renovação.

A observação das experiências similares já desenvolvidas em outros países e centros urbanos só faz reafirmar que o sucesso ou o fracasso dessas operações depende de um posicionamento firme dos governos municipais e do estabelecimento de ações coordenadas e estratégicas. Portanto, essa racionalidade, socialmente necessária, torna imprescindível uma política global de requalificação urbana, podendo estar ou não associada a um processo de privatização. Uma responsabilidade e um atributo irrecusáveis aos quais o governo municipal, independente das demais esferas de governo, deve adiantar-se afirmando sensibilidade e determinação.



Estação Guanabara

Projects and Works of the Eng^o Saturnino de Brito for Campinas in the End of the 19th Century

page 10

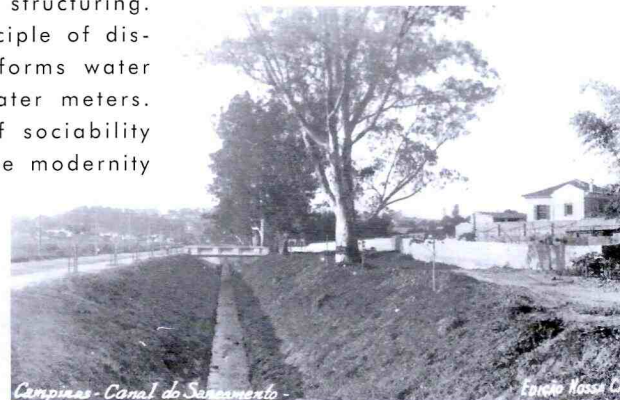
Carlos Roberto Monteiro de Andrade

This article presents the works Eng Saturnino de Brito accomplished in the City of Campinas in the end of the 19th century. As part of the State of São Paulo Sanitation Commission, Brito developed sanitation projects for that city, which had gone through three devastating epidemic outbreaks in only seven years. With the works he realized, the sanitary engineer contributed in a decisive way to eradicate the putrid fever that threatened the functioning of the city, which was in full economic development.

Improving and modernizing water distribution, proposing a new kind of sewage disposal and redefining the storm-water drainage system, among other interventions, Brito introduced a new conception for city, distinguished by functionality and by the network idea. Among his works in Campinas, we can highlight the construction of watercourse-bordering avenues, creating what can be called the sanitary boulevard. Such a solution, which is now condemned by those that defend preservation of valley ecosystems, became, however, a model that was adopted by a great part of the Brazilian cities during the 20th century.

We also analyze the polemic position of Saturnino de Brito, defending the mesologic theory, in opposition to the bacteriologic doctrine that was being disseminated. We go back to the debate related to the modernizing character of his concepts, based on the orthodox positivism that determined the apostolate trend based in Rio de Janeiro.

With Brito's projects and works for Campinas in the end of the 19th century, we have the regulation of the water, introducing a new hydric paradigm in the urban space structuring. At the same time that it substitutes the linear principle of distribution through a domestic network, Brito transforms water in merchandise, through the implementation of water meters. Thus, establishing the condition for new forms of sociability associated to new hygiene habits, characterizing the modernity of his proposals.



Ramos de Azevedo and His Project of Postures for a New Campinas

page 24

Ana Maria Reis de Góes Monteiro

In Campinas, in the end of the 19th Century, the consolidation of the railroad system, closely related to the coffee cultivation process, among other factors, provoked deep urban changes. To these structural changes, one can add several epidemic focal points, which, disturbing the urban organization, put the coffee cultivation at risk.

As a form of combat of the plagues and having as objective a healthy urban environment, several mechanisms were created. Among others, the establishment of municipal ordinances that, besides inducing to another social disposition, bourgeois, reiterated the hygienic trend, accomplishing a redesign of the city. Due to this, certain segments of Campinas society sought, as well, the implementation of a new image for the city, since, attempting to institute the bourgeois standards of well living, ensured life, health and well being in the urban space.

In the last twenty years of the 19th Century, two municipal legislations were promulgated by the Common Council of Campinas, which sought to have a greater control over the city production, the Municipal Ordinance Code of 1880 (Código de Posturas de 1880) and the Law no. 43 of 1895 (Lei nº 43 de 1895). The set of laws of 1880 presented worries in the hygiene area, as well as embellishment aims, in a way that sanitation and beautification associated, creating conditions for the effective urban modernization of the city. On its side, Law no. 43 of 1895 instituted what could be called the first construction code of the city, establishing hygiene standards for the constructions in the urban perimeter, defining the maximum percentage of occupation of the lots, determining the pillars, etc.

To these two, one can add a manuscript, written by Ramos de Azevedo and Luiz Augusto Pinto, titled Municipal Ordinance Code Project, street definition, nomenclature, constructions, etc. (Projeto de Código de Posturas, arruamento, nomenclatura, construções, etc.). This, besides demonstrating a concept based on European models of urban salubrity and esthetics, made clear the territorial organization that was desired.

This way, it proposes to present and discuss this project, highlighting the fact that those engineers, based on the theoretical formulations pertinent to the sanitary urbanization and on a bourgeois view of the city, had the intention of reorganizing Campinas urban space.



In the Surroundings of the Great Market: Urban Changes and Social Arousal in Campinas in the Second Half of the 19th Century

page 44

Valter Martins

The construction of Campinas's first municipal market, finished in 1861, was the beginning of the organization of the city space and of the urban improvements that were to come in the following decades: vegetable markets, railroads, gas lighting, trams, street paving, among others. Born as a space standardized by regulation, with the daily presence of its inspector e continuously visited by the police, the great market became, in a short time, one of the most visited places in the city, not only due to its supplying character, but also due to its activity. The water fountains, cheap bars, flophouses, clinics and sidewalks nearby provided the lower classes with work, leisure, housing, medical assistance and sociability. Sheltering a great variety of economic activities, social types and events, the Great Market area was a place in which it was pursued the control of activities, not only of those involved in buying and selling goods, but also of all that circulated and lived there. A place of regulation, the market and its surroundings were also the stage of everyday fights for survival, several times revealed in small thefts, in the work of the laundresses and even in the day-by-day arguments and fights.

Mercado de Campinas

PREÇOS CORRENTES DO DIA 1
DE JUNHO

Toucinho.	9000	15 kilo
Farinha de milho.	15000	50 litro
Dita de mandioca	50000	50 litro
Milho	25200	50 litro
Feijão.	40000	50 litro
Arroz l.	80000	50 litro
Polvilho	70000	50 litro
Frangos.	2800	cada un
Patos.	15000	cada un
Marrecos.	10000	cada un
Perús	50000	cada un
Fubá mimoso	80000	50 litro
Ovos.	2640	4 dúzia
Leitões.	40000	cada un
Ganços	50000	cada un
Cabritos	40000	cada un

EDITAES

Manoel Carlos de Castro Camargo, administrador da praça do mercado municipal, faz sciente aos interessados que no dia 23 do corrente, ás 10 1/2 horas da manhã, pô em leilão em frente da sala de seus trabalhos, os alugueis dos quartos ns. 2, 4, 5, 6, 7, 26, 27, 28, 29, 31, pelo prazo de 6 mezes, no valor de 220000 por mez, os ns. 3, 25, 30, a 300000, debaixo das clausulas seguintes:

§

Os quartos só poderão ser arrematados por 6 mezes, devendo os arrematantes na occasião de passarem os contractos, apresentar fiadores idoneos, ou pagarem adiantadamente a importância correspondente aos 6 mezes, ficando declarado que em qualquer dos casos o arrematante ou seu fiador é sempre obrigado á importância total do aluguel de seis mezes, ainda que desista do aluguel antes de findar o tempo: considerando-se vagos os quartos que forem abandonados pelos arrematantes para o effeito de poderem ser de novo levados em hasta os novos alugueis.

§

Os arrematantes não poderão transferir seus respectivos direitos a aluguel, sem prévio consentimento do administrador do mercado, sob pena de perder esses mesmos direitos, além de ficar sujeito ao despejo dos quartos em 24 horas; ficando expressamente declarado que no caso de transferencia, quer o fiador compareça e assigne o respectivo termo, quer não, fica sempre o mesmo fiador responsavel pelos alugueis devidos pelo arrematante ou por seus substitutos.

Revelations of the Urban Imaginariness; Campinas Iconography in the End of the 19th Century

page 58

Sônia Fardin



From a set of fifteen photographic images and twenty-five drawings produced by the Liberdade Tobacco Factory (Fábrica de Fumos Liberdade), in Campinas, in 1899, I analyze the urban imaginairiness of this city in the end of the 19th Century.

The set of these images presents a predetermined purpose, a visual literacy of the city of Campinas during the period.

All the images are a double clipping: an outer clipping, determined by the choice of a theme among a variety of possibilities, and an inner clipping, determined by the choice of elements that will constitute the image composition of the selected theme. The main theme of this visual literacy is the city, not as a city/municipal district, but the city as an urban nucleus.

The analysis of the outer clipping and of the inner clipping received by this theme reveals the urban imaginairiness that the visual literacy intended to show.

The visual literacy emphasized institutions, created by associativity, donation, benefaction and patronage, and initiatives of the local power to regulate the distribution and purchase of goods, the thoroughfares and the fixed areas of the urban network.

The framing options, the photographic effects and resources were used in an unequivocal way to monumentalize the constructions. Constructions that were already monuments themselves built mainly to valorize their idealizers, not as a response to the demands or practical needs of their destination.

Within the urban area, the following were photographed: the public areas with many indicators of infrastructure, the urban improvements and the planned forestation, as well as the emblematic constructions of the local power, most of which, icons of institutions created by the elite. Thus selecting and editing the imagined city as prosper, clean and modern.

The Railroad Design in the Coffee Route

page 78

Marialice Pedroso

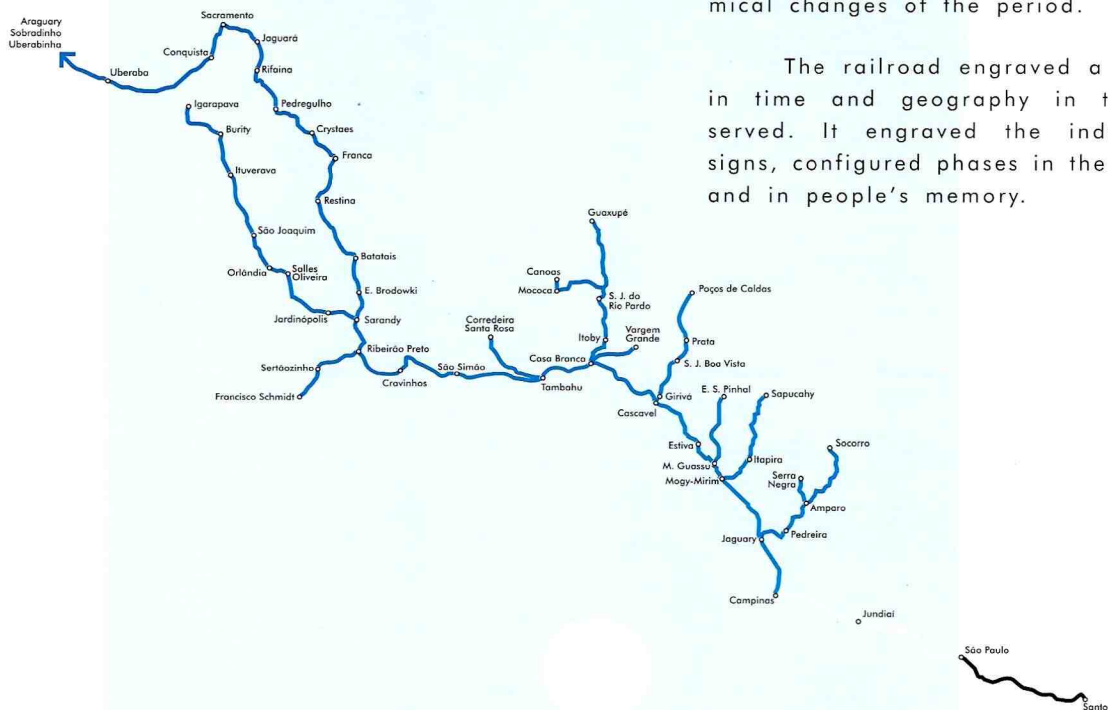
From the second half of the 19th Century, the expansion of coffee plantation in the west of Sao Paulo brings along its way several transformations that will change considerably the area configuration. Supported by a new wealth source, coffee, an expectation is created, consolidating industrialization and cultural political hegemony. Mogiana railroad arises in this scenario, assured by farmers' interests and by the increase of political fronts. Due to the impossibility of importing slaves, the capital is directed elsewhere, in the roads as well, which will contribute for territorial integration and commercial expansion.

Starting in Santos, the port used for shipping production to the international market, is the first rail segment intended for agricultural production near the state capital. The coffee production demand began to require a more operant solution, which was constituted in the railroad system, as a resource, goods, passenger and new idea assembler. Sao Paulo Railway covered the distance from the

shore until Sao Paulo. An extension was built until Jundiai, reaching Campinas in 1872. It was the Sao Paulo Railway Company (Companhia Paulista de Estradas de Ferro), constituted with coffee production resources, reaching Rio Claro in 76. From that time on, it provides conditions, from Campinas, to build a railway with private resources in order to meet the growing coffee production needs, which penetrates the inland of the state.

The Mogiana Railway and Navigation Company (Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação) starts to write its name in the history of an economical cycle, which anticipates the social-economical changes. Intended for serving the coffee market flow, the railroad becomes a driver rail of goods, cultures and interests. The first train left the railroad station of Sao Paulo Railway Company in Campinas, in August 27th, 1875, to Mogi Mirim. With a sequence of investments, it opened ways and became the main coffee commercial route until it reached the State of Minas Gerais in the most extreme point of the City of Araguari. Many roads were built from this main trunk, constituting the most extensive railway system of the country, carrying to Campinas and to Santos Harbor a considerable amount of goods. The company absorbed the profits as well as the crises arisen from the social-political-economical changes of the period.

The railroad engraved a boundary line in time and geography in those cities it served. It engraved the industrial society signs, configured phases in the spatial design and in people's memory.



Working Class Villages in the Campinas of the New State – A Housing Policy

page 90

Daisy Serra Ribeiro

Survey for studying the proletarian residential areas, the Working Class Villages, between the years of 1930 and 1940. A contribution for the history of the urban expansion of Campinas when it was beginning to present an industrial configuration.

Organized as small villages next to the urban commercial area, they extended from three to twelve blocks, being composed of ten to a hundred houses with the same construction pattern, according to blueprints and sketches found in documents of the Campinas Municipal Archive (Arquivo Municipal de Campinas).

Nowadays, found in sections of the city, these constructions are like fragments of history of that period, when the city was going through significant urban changes.

The Campinas common citizen houses built in the period from the late 30s to the late 40s of the 20th century had a very strong resemblance among them, in the blueprint design as well as in the environment in which they were established. Even with the fast changes that the urban development promotes, it is still possible nowadays to identify them in narrow streets with tight sidewalks in the middle of the architectonic mass of our days.

The history that goes along with the origin of the development of these areas in which they were built is practically identical in any part of the city, since it is basically linked to a housing policy directly assisted by the municipal administration and under the federal government supervision, in the period of the New State (Estado Novo).

For this study, twenty villages were analyzed and forty economic-type-house blueprints were examined. The selection criteria are the requirements presented in the 1934 Construction Code (Código de Construção de 1934) for working class housing.

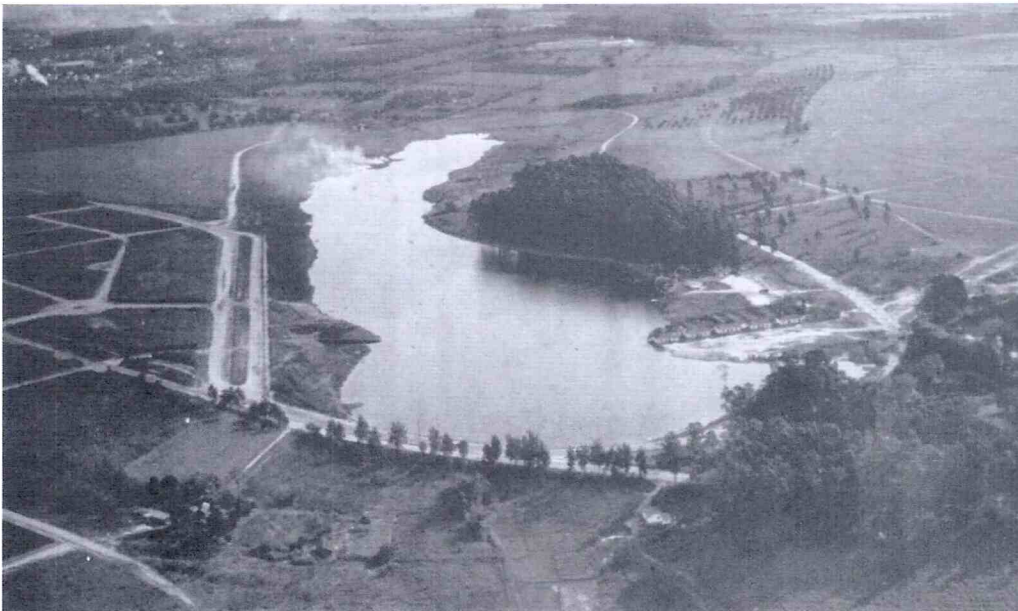


The **Green Areas** in the Campinas Improvement Plan

page 104

Siomara Barbosa Stroppa de Lima

Guided especially by the circulation issue, the urbanistic theories of the beginning of the 20th century focused the public spaces, proposing deep changes in the city structure and organization. Consequently, the changes in the urban image implied, as well, new landscape typologies, besides the architectonic ones.



In this context, the Campinas Urban Improvement Plan (Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas) is developed in the early thirties of the 20th century, which had the collaboration of two important urbanists of the time: the engineer-architects Luiz de Anhaia Mello and Francisco Prestes Maia.

Among their propositions for an urban reformulation and the general planning of the city, the green areas were configured as a relevant instrument of organization and embezzlement of the city space, along with the circulation thoroughfares. But, above all, these areas were considered as a necessary gear of the urban life.

Based on the North-American models Civic Art and City Beautiful, two new concepts were extensively spread in that period in Sao Paulo and in Campinas: the concept of Park, with dimensions and activities that differed from the old public gardens, and the concept of "green area system", which reached from the park to the greenways, viewing the whole city as a big park.

The proposals elaborated by these two urbanists were a landmark in the urban plan and in the creation of parks and gardens in the city until the present days, especially, Prestes Maia's, who dedicated a chapter of his Preliminary Plan (Plano Preliminar) for Campinas exclusively to the green areas.

Campinas

Historical Center:

Ruptures And (Dis) Continuities

page 130

Luiz Cláudio Bittencourt

It is not a new idea for architecture and urbanism to have projects that value the historical centers of the cities. These projects are based on the dialog between the symbolic references of history and the utopia of the contemporaneous aesthetic construction.

In the case of Campinas, between the Proença stream and the railroad tracks, we can find the fine, long path of the colonial period where the Village of São Carlos was established; contouring the village center on an overlay is the imperial city with its geometric form, regulating axes and railroad system. At the north and east limits of the imperial city, pressured by the putrid fever epidemics, one can find the sanitation works of Saturnino de Brito, making it possible the occupation of insalubrious areas during the first decades of the Republic.

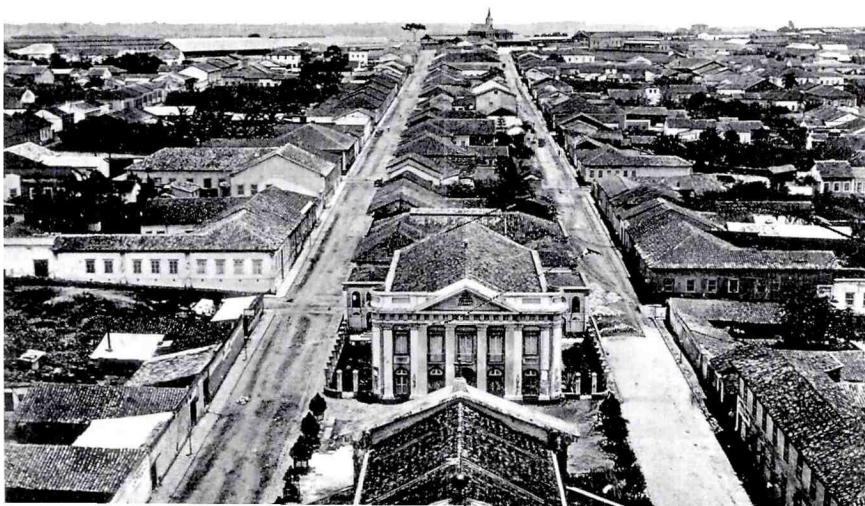
The Urban Improvements Plan of Prestes Maia, elaborated in the thirties, inserts the "Garden City" urbanism in the old historical center. This urbanistic structure, conceived aesthetically by Laugier and functionally by Pirre Patte for Paris in the 18th century to face the inherited problems of the great medieval city, is used in Campinas, regardless of time, place and architectonic and urbanistic differences. As a result, the Francisco Glicério and Campos Salles avenues are implemented.

When thinking of the valuation of Campinas Center, what should be considered is the city itself, that is, what is the Idea of city that one can have in mind to direct projects and actions?

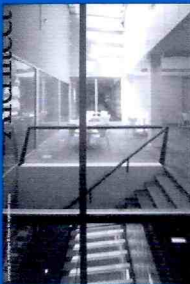
Thomas More, in his Utopia, imagined for the first time better people for better cities. Cities and architectures are designed for a certain society and culture, but only few dreamed of better human beings from a city project.

When "Toninho" dispossessed the railroad system of Campinas, he said that his government could end right there and then and he would be pleased: he was aware of the great material, symbolic and strategic meaning of this area. That is his legacy for Campinas.

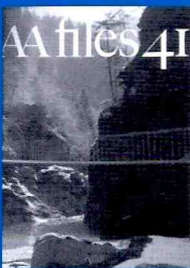
The Text published here, intends to present some functional, formal and symbolic principles regarding the center of the City of Campinas, articulating their implementation and evolution to the current urbanistic difficulties and possibilities that the inheritance within this territory offers for constructing its future as city and metropolis.



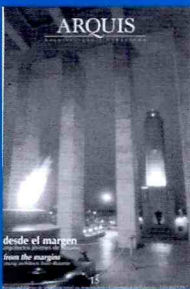
DE ARCHITECT
Holanda
Setembro de 2001
Tel. 070 3045 832
Fax 070 3045 806
e-mail:
architect@wkth.nl



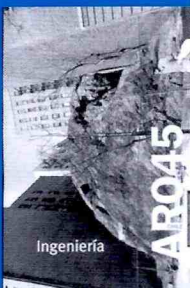
AA FILES
Inglaterra
Summer 2000- n° 41
Tel. 020 7887 4000
Fax 020 7414 0782
www.aaschool.ac.uk



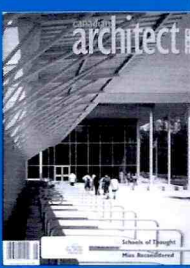
ARQUIS- ARQUITECTURA Y
URBANISMO
REVISTA DEL CENTRO DE
INVESTIGAÇÕES EN ARQUI-
TECTURAS
UNIVERSIDAD DE
PALERMO
Argentina
maio 1999- n° 16
Tel. 54 1 963 1397
Fax 54 1 963 1560
e-mail: info@cp67.com



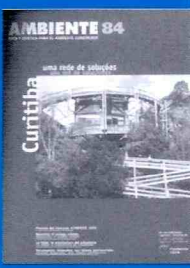
ARQ
ARQUITECTURA DISEÑO
Y URBANISMO
Chile
Julho de 2000- n°45
Tel. 562 686 5630
Fax. 562 686 5634



CANADIAN ARCHITECT
Canadá
Agosto de 2001- vol.46 n°8
Tel. 416 510 6845
Fax 416 442 2214
e-mail:
cdnarchitect@corporate.southam.ca
www.cdnarchitect.com



AMBIENTE
ETICA Y ESTETICA PARA EL AMBIENTE
CONSTRUIDO
Argentina
Setembro 2000-n°84
Tel. +54 221 425 6556
Fax +54 221 422 6800
e-mail: flacam@satlink.com
www.arquicam@infovia.com.ar



ANNALI DI ARCHITETTURA
RIVISTA DEL CENTRO INTERNAZI-
ONALE DI STUDI DI ARCHITET-
TURA ANDREA PALLADIO
Italia
2000-n°12
e-mail: annali@cisapalladio.org
www.cisapalladio.org



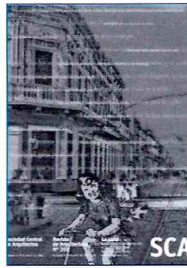
INVI- BOLETIN DEL INSTITUTO DE LA VIVENDA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO
UNIVERSIDAD DE CHILE
Chile

Maio de 2001- n° 42
Tel. 562 678 3037
Fax 562 222 9522
e-mail: invi@uchile.cl
www.chile.cl/facultades/arquitectura/invi

b i b l i o t e c a c a d

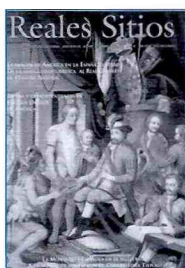
periódicos

SCA- SOCIEDAD CENTRAL DE
ARQUITECTOS
REVISTA DE ARQUITECTURA
Argentina
setembro de 2001- n° 202
Tel. (Argentina- BA) 4815 4075
Fax (Argentina- BA) 54 11 4813
6629
e-mail: info@socearq.org
www.socearq.org

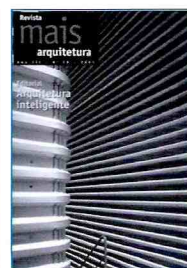


LES ANNALES DE LA
RECHERCHE URBANIE
França
setembro de 2001-n°90
Tel. 01 4740 6700
Fax 01 4740 6703

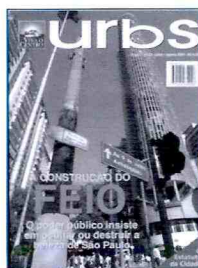
CONSTRUCCIÓN Y
TECNOLOGIA
México
Setembro de 2001-
n°160
e-mail:
imcy@mail.imcy.com
www.imcy.com



REALES SITIOS
Espanha
2° trimestre de 2001-
n°148
Tel. 91 547 53 50
Fax 91 454 88 69
www.patrimoniocultural.es



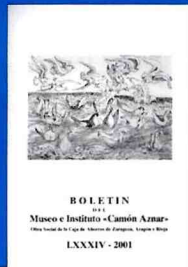
MAIS ARQUITETURA
Brasil
Agosto de 2001- n°29
Tel. 11 3819 2355
Fax 11 3034 1233



URBS
PUBLICAÇÃO BIMESTRAL
DA FUNDAÇÃO VIVA O
CENTRO
Brasil
Julho/agosto de
2001-n°22
Fax 11 3118 5066
e-mail:
urbs@vivacentro.org.br



7 ARQUITECTURAS
Colômbia
2001 - nº1
Tel. 235 3969
Fax 345 2927
e-mail:
arquitecturas@hotmail.com
www.geocities.com/athens/
delphi/66434



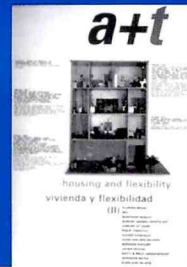
BOLETIN DEL MUSEO
E INSTITUTO CAMÓN
AZNAR
Espanha
2001 - nº LXXXIV
Tel. 976 39 73 28



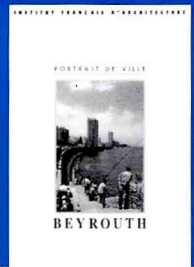
ARCHITECTURAL SCIENCE
REVIEW
Austrália
Junho de 2001 - nº44.2
Tel. 02 9351 7591
Fax 02 9351 3031
e-mail:
asr@arch.usyd.edu.au



CIRCO
Espanha
2001 - nº91



ASTRAGALO: REVISTA
CUATRIMESTRAL IBERO-
AMERICANA
Espanha
Abril de 2001 - nº 17
Tel. 34 91885 52 55
Fax 34 91 885 52 75
e-mail: iea@e.fgua.es
www.uah.es



PORTRAIT DE VILLE
BEYROUTH
INSTITUT FRANÇAIS
D'ARCHITECTURE
França
Supplément à Bulletin
ARCHISCOPE - nº17
Tel. 01 46 33 90 36
Fax 01 46 33 02 11
e-mail:
archiscopie@ifa-
chailot.asso.fr
www.archi.fr/IFA-CHAIL-
LOT

7 ARQUITECTURAS
Colômbia
2001 - nº1
Tel. 235 3969
Fax 345 2927

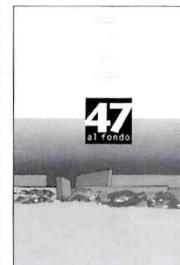
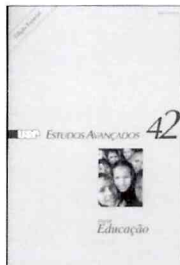
e-mail: arquitecturas@hotmail.com
www.geocities.com/athens/delphi/66434

ARQUITETURA E URBANISMO
Brasil
Agosto/ setembro 2001 - nº97
Tel. 11 3224 8811
e-mail: assinaturas@pini.com.br
www.piniweb.com

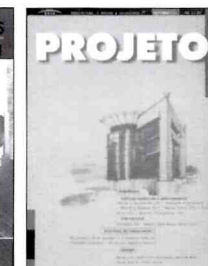
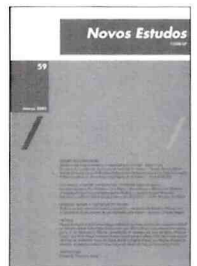
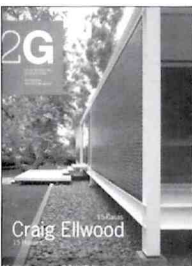
ESTUDOS AVANÇADOS
INSTITUTO DE ESTUDOS AVANÇADOS
Brasil
Maio/agosto 2001 - nº42
Tel. 11 3818 3919
Fax 11 3031 9563
e-mail: iea@org.usp.br

ALBUM LETRAS-ARTES
Espanha
Nº65
Tel. 91 547 97 42
Fax 91 559 90 27
e-mail: albumletras@jazzfree.com

47 AL FONDO- REVISTA DE LA
FACULTAD DE ARQUITECTURA Y URBANISMO-
UNIVERSIDADE NACIONAL DE LA PLATA
Argentina
Abril de 2001 - nº6
Tel. 54 221 4236 587 -88-89-90
Fax 54 221 4236 587
e-mail: farulp@arqui.farulp.unlp.edu.ar



TÉCHNE
REVISTA DE TECNOLOGIA
DA CONSTRUÇÃO
Brasil
Setembro de 2001 - nº54
Tel. 11 3224 8811
e-mail:
assinaturas@pini.com.br



2G- REVISTA INTERNACIONAL
DE ARQUITECTURA
Espanha
1999 - nº12
Tel. 93 322 8161
Fax 93 322 9205
e-mail: info@ggill.com
www.ggill.com

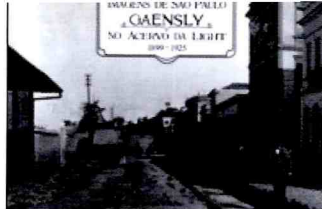
NOVOS ESTUDOS
CEBRAP
Brasil
Março 2001 - nº59
Tel. 11 574 0399
Fax 11 574 5928
e-mail:
novosestudos@cebrap.br
www.cebrap.org.br

LUMIÈRE
Brasil
Setembro de 2001 - nº41
Tel./fax 11 3719 2333
www.revistalumiere.com.br

PROJETO DESIGN
Brasil
Outubro de 2001 - nº260
Brasil
Tel. (11) 259 9688

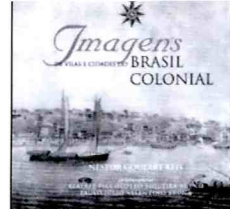
URBANISME- LE MAGAZINE INTERNATIONAL
DE L'ARCHITECTURE ET DE LA VILLE
França
setembro- outubro de 2000- nº314
Tel. 33 0145 4545 00
Fax 33 0145 456037
e-mail: info@urbanisme-mag.tm.fr
www.urbanisme-mag.tm.fr

REVISTA DOS TRANSPORTES
PÚBLICOS
Brasil
2º trimestre de 2001 - nº91
Tel. 11 283 2299
Fax 11 253 8095
e-mail: antpsp@antp.org.br
www.antp.org.br



IMAGENS DE SÃO PAULO
GAENSLY
NO ACERVO DA LIGHT 1899-1925

Fundação do Patrimônio Histórico da
Energia de São Paulo
Tel. 11 279 6237
Fax 11 3272 2375
e-mail: patrimonio@fphesp.org.br
www.fphesp.org.br
179 páginas



IMAGENS DE VILAS E
CIDADES DO BRASIL COLO-
NIAL

Nestor Goulart Reis
Colaboradores: Beatriz Piccol-
otto Siqueira Bueno
Paulo Júlio
Valentino Bruna

Fundação Roberto Marinho
Tel. 21 563 8800



PATRIMÔNIOS DA HUMANIDADE NO
BRASIL
Percival Tirapeli (pesquisa e texto)

Editora Metalivros
Tel./fax 11 3672 0355
e-mail: metavideo@terra.com.br
287 páginas



ARQUITETURA DO ESPETÁCULO
TEATROS E CINEMAS NA FOR-
MAÇÃO DA PRAÇA TIRADENTES
E DA CINELÂNDIA
Evelyn Furquim Werneck Lima

Editora UFRJ
Tel. 21 295 1595
Fax 21 542 3899
e-mail: editora@editora.ufrj.br
www.editora.ufrj.br
390 páginas

b i b l i o t e c a c a d livros

ESTRUTURAS DA NATU-
REZA
UM ESTUDO DA INTER-
FACE ENTRE A BIOLO-
GIA E A ENGENHARIA
Augusto Carlos de Vas-
concelos

Editora Studio Nobel
Tel./fax 11 257 7599
e-mail:
studionobel@livranobel.com.br
312 páginas

O BRASIL
TERRITÓRIO E SOCIE-
DADE NO INÍCIO DO
SÉCULO XXI
Milton Santos
Maria Laura Silveira

Editora Record
Tel. 21 585 2000
www.record.com.br
471 páginas

BRASIL
MITO FUNDADOR E
SOCIEDADE
AUTORITÁRIA
Marilena Chavi

Editora Fundação Perseu
Abramo
Tel. 11 5571 4299
Fax 11 5571 0910
e-mail:
editoravendas@fpabramo.org.br
www.editora.fpabramo.org.br
103 páginas

A CIDADE DO PENSAMENTO ÚNICO
DESMANCHANDO CONSENSOS

Otilia Arantes
Carlos Vainer
Erminia Maricato

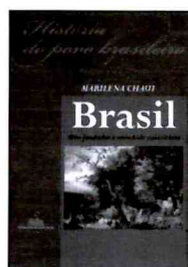
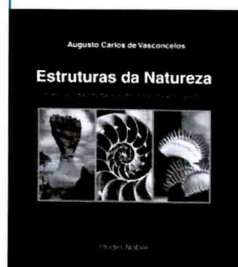
Editora Vozes
Tel. 24 237 5112
Fax 24 231 4676
www.vozes.com.br
192 páginas

ENTRE EUROPA E
ÁFRICA
A INVERSÃO DO
CARIOCA
Antônio Herculano
Lopes (org.)

TOPBOOKS/ Edições
Casa de Rui Barbosa

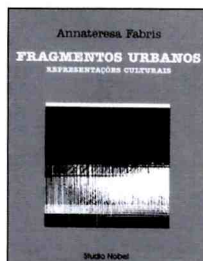
NARRATIVAS DA
MODERNIDADE
Wander Melo Miranda
(org.)

Autêntica Editora
PABX 31 481 4860
www.autenticaeditora.com.br
359 páginas



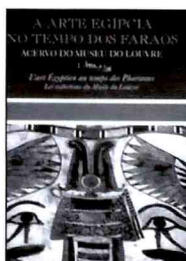
A ESCRITA DA HISTÓRIA
Michel de Certeau

Editora Forense Universitária
Tel. (SP) 11 3104 2005
Tel. (RJ) 21 509 31 48
e-mail: foruniv@unisis.com.br
www.editoras.com/forenseuniversitaria
345 páginas



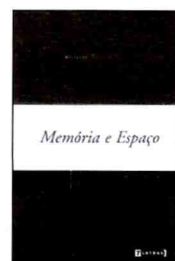
FRAGMENTOS URBANOS
REPRESENTAÇÕES CUL-
TURAIS
Anna Teresa Fabrís

Editora Studio Nobel
Tel./fax 11 257 7599
e-mail:
studionobel@livranobel.com.br
216 páginas



A ARTE EGÍPCIA NO
TEMPO DOS FARAÓS
ACERVO DO MUSEU DO
LOUVRE

MAB- Museu de Arte
Brasileira
FAAP- Fundação
Armando Álvares Pen-
teado
Tel. 11 3662 1662
379 páginas



MEMÓRIA E ESPAÇO
Icléia Thiesen
Magalhães Costa (org.)
Jô Gondar (org.)

Viveiros de Castro Edi-
tora Ltda.- 7 Letras
Tel./fax 21 540 7598
21 540 0130
e-mail:
sette@ism.com.br
81 páginas

RINO LEVI
ARQUITETURA E CIDADE

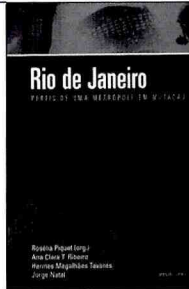
e-mail:
romanoguerra@vitruvius.com.br
www.vitruvius.com.br



RIO DE JANEIRO
PERFIS DE UMA METRÓPOLE EM
MUTAÇÃO

Rosélia Piquet (org.)
Ana Clara T. ribeiro
Hermes Magalhães Tavares
Jorge Natal

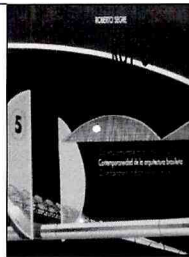
IPPUR- Instituto de Pesquisa e
Planejamento Urbano e Regional
Tel. 21 590 1191
Fax 21 564 4046
e-mail: ippur@ippur.ufrj.br
146 páginas



RUI OHTAKE
CONTEMPORANEIDADE DA
ARQUITETURA BRASILEIRA

Roberto Segre

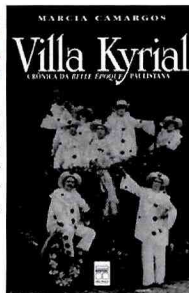
207 páginas



VILLA KYRIAL
CRÔNICA DA BELLE ÉPOQUE
PAULISTANA

Márcia Camargos

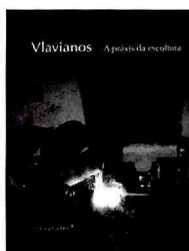
Editora SENAC São Paulo
Tel. 11 287 7615
Fax 11 289 9634
e-mail: eds@sp.senac.br
www.sp.senac.br
255 páginas



VLAVIANOS
A PRÁXIS DA ESCULTURA

Fundação Armando Álvares
Penteado

Editora Globo S.A.
Tel. 11 3362 2000
e-mail:
atendimento@edglobo.com.br
263 páginas



**ENTRE O DESIGN E A
ARTE: IRMÃOS CAMPANA**
ENTRE A ARTE E O
DESIGN: ACERVO DO
MAM

MAM- Museu de Arte
Moderna de São Paulo
Tel. 11 549 9688
Fax 11 5549 2342
www.mam.org.br

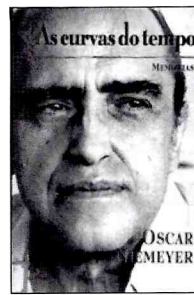


**O MUNICÍPIO NO SÉCULO
XXI:**
CENÁRIOS E PERSPECTIVAS

Pro-editores/ CEPAM-
Centro de Estudos e
Pesquisas de Administração
Municipal
Tel. 11 811 0300
Fax 11 869 5969
e-mail:
cepam@cepam.com.br
www.cepam.com.br
371 páginas

A ESCRITA DA HISTÓRIA
Michel de Certeau

Editora Forense Univer-
sitária
Tel. (SP) 11 3104 2005
Tel. (RJ) 21 509 31 48
e-mail:
foruniv@unisys.com.br
www.editoras.com/
forenseuniversitaria
345 páginas



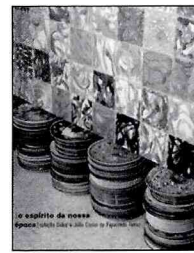
**PARCEIROS DA
EXCLUSÃO**
Mariana Fix

Boitempo Editorial
Tel. 11 3875 7285
Fax 11 3872 7250
e-mail:
boitempo@boitempo.com.br
253 páginas



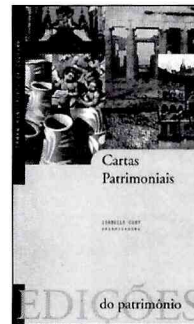
O ESPÍRITO DA NOSSA É
Coleção Dulce e João Ca
Figueiredo Ferraz

MAM- Museu de Arte Mo-
de São Paulo
Tel. 11 5549 9688
Fax 11 5549 2342
www.mam.org.br
212 páginas



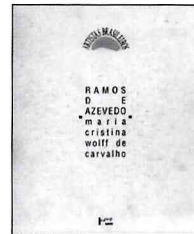
CARTAS PATRIMONIAIS
Isabelle Cury (org.)

IPHAN- Instituto do
Patrimônio Histórico e
Artístico Nacional
Tel. 61 414 6101
Fax 61 414 6126
e-mail:
publicacoes@iphan.gov.br
www.iphan.gov.br
368 páginas



RAMOS DE AZEVEDO
Maria Cristina Wolff de
Carvalho

EDUSP- Editora da Univer-
sidade de São Paulo
Tel. 11 818 4008
Fax 11 818 4151
e-mail: edusp@edu.usp.br
www.usp.br/edusp
406 páginas



TROCANDO OLHARES
UMA INTRODUÇÃO À
CONSTRUÇÃO
SOCIOLÓGICA DA
CIDADE

Maura Pardini Bicudo Vén

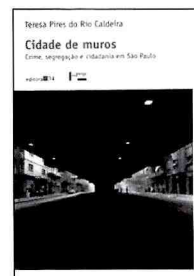
Editora Studio Nobel
Tel./fax 11 257 7599
e-mail:
studio Nobel@livrariainobel.com
216 páginas



CIDADE DE MUROS
CRIME, SEGREGAÇÃO E
CIDADANIA EM SÃO
PAULO

Teresa Pires do Rio Caldeira

EDUSP- Editora da Univer-
sidade de São Paulo
Tel. 11 3818 4006
Fax 11 3031 6988
399 páginas



Oculum Ensaios 01

Gestão da Terra Urbana e Habitação de Interesse Social

Com textos de:

Raquel Rolnik

Erminia Maricato

Laura Machado Mello Bueno

Helena Menna Barreto Silva

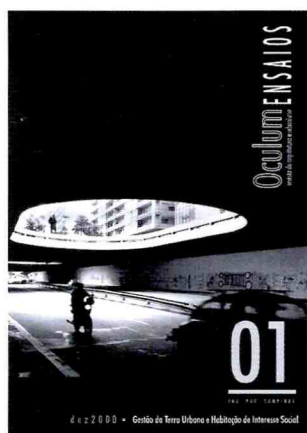
Evangelina Pinho

Angela Gordilho

Ricardo Souza Moretti

Maria Helena Ferreira Machado

Jane Victal Ferreira Duduch



Vendas pelo Site:

www.puc-campinas.br/~fau

PLANTA DA CIDADE
D. O. E.
CAMPINAS

ELABORADA QUANDO PREFEITO O
EXMO. SR. OROSIMBO MALA

1859

