

CHRISTINE MÜLLER

**VILA FERROVIÁRIA PONTE PRETA - CAMPINAS, SP
PASSADO E FUTURO**

**Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Pontifícia Universidade Católica de Campinas**

2006

CHRISTINE MÜLLER

**VILA FERROVIÁRIA PONTE PRETA - CAMPINAS, SP
PASSADO E FUTURO**

Dissertação apresentada como exigência para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, sob orientação do Prof. Dr. Luis Cláudio Bittencourt.

**Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
Pontifícia Universidade Católica de Campinas
2006**

CHRISTINE MÜLLER

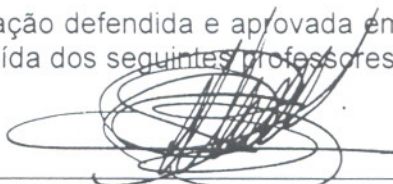
"Vila Ferroviária Ponte Preta - Campinas, SP Passado e Futuro"

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

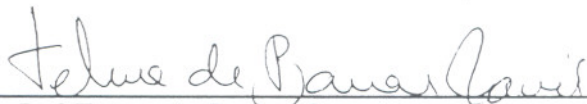
Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Cláudio Bittencourt.

Dissertação defendida e aprovada em 09 de Junho de 2006 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Prof. Dr. Luiz Cláudio Bittencourt
Orientador da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profª. Dr.ª Telma de Barros Correia
Universidade de São Paulo



Prof. Dr. Paulo Roberto Corrêa
Mackenzie

Em memória ao meu avô João de Toledo, à minha avó Violeta Araújo Toledo e à minha tia avó Guiomar Araújo, em razão das histórias da vida dos ferroviários que sempre me contaram na infância.

Aos meus pais, que estiveram presentes em todas as etapas da pesquisa, me dando todo apoio necessário.

Agradecimentos

Ao meu orientador, Dr Luis Cláudio Bittencourt, pela orientação, pelas críticas construtivas, pelo estímulo e disposição em analisar e discutir os tópicos desta tese.

Nesta fase final, agradeço a generosa acolhida, confiança e ajuda na realização da análise das fotos ilustrativas da tese pelo arquiteto João Verde e seu filho Fábio Verde.

Ao meu avô materno João de Toledo, ferroviário da Cia Mogiana, o qual, teve a oportunidade de construir uma vida digna que serviu de modelo para os filhos e netos.

À minha mãe Maria José, da qual recebi a sensibilidade para o tema em questão, por meio das histórias de viagens de trem e por ter manifestado indignação pelo fato de o Brasil em favor de uma inclinação ao modelo único do transporte rodoviário, deixar transformar em sucata os seus pátios, estações e entroncamentos ferroviários.

Ao meu pai Gerd Walter, companheiro pesquisador, ainda que em outra área, o qual sempre me incentivou nessa área encantadora que é a pesquisa.

À minha amiga Larissa, que me conhece tão bem e sempre acreditou em mim.

À minha tia Regina Toledo, que mesmo distante fisicamente, sempre esteve muito presente espiritualmente.

À Joana Tonon do Arquivo Municipal de Campinas, pela sugestão do tema e especial orientação na pesquisa dos arquivos.e aos demais funcionários que me ajudaram; à prof^a. Dr^a. Ivone Salgado, Daisy Serra Ribeiro do Condepacc, aos funcionários do Arquivo de Jundiaí, Fepasa e CMU. A todas as pessoas, enfim, que acreditaram em mim e sempre me deram forças e estímulo quando se me deparavam dificuldades.

RESUMO

A Revolução Industrial constituiu o início de um fenômeno histórico que marcou profundamente uma grande parte da Humanidade, assim como todas as outras formas de vidas existente no nosso planeta e que se prolonga até anos nossos dias. Os vestígios materiais destas mudanças profundas apresentam um valor humano universal e a importância do seu estudo e da sua conservação deve ser reconhecida. A preservação das vilas ferroviárias deve ser motivada pelo fato de, nesses bens, ser reconhecido um significado cultural, seu valor estético e /ou histórico - não se podendo desprezar os valores simbólicos, emocionais, afetivos o que os torna dignos de medidas a fim de que sejam tutelados para as próximas gerações. Ainda, pode ser destacada a preocupação em preservar as vilas ferroviárias como patrimônio histórico através dos processos de tombamentos, considerando não apenas seu valor histórico arquitetônico mas também a ação urbana que possibilita a manutenção dos atuais moradores nos conjuntos residenciais. Um exemplo é a Companhia Paulista de Estradas de Ferro inaugurada em Campinas em 11 de agosto de 1872. O objetivo era construir uma estrada de ferro entre as cidades de São Paulo e Campinas, A Companhia em questão, construiu durante sua existência um total de 1.612 casas ao longo de suas linhas e principais entroncamentos ferroviários. Dentre as vilas ferroviárias construídas pela Companhia Paulista em Campinas, há a Vila localizada no bairro Ponte Preta. Ao longo dos últimos 80 anos, suas residências sofreram inúmeras intervenções por parte de seus moradores, adaptando-as a diversos gostos e necessidades. As casas foram sendo paulatinamente modificadas, com a substituição de diversos componentes construtivos e mesmo com o acréscimo de área construída. Dentro desse contexto, procuramos, conhecer as modificações ocorridas na Vila. Ainda na fase inicial das pesquisas constatamos a deterioração das casas da referida Vila com risco de vida para seus residentes. Assim, dada a importância da preservação deste importante patrimônio ferroviário através do tombamento e a imediata busca por financiamento para a restauração das casas, a fim de que os moradores tenham condições de continuarem residindo de forma segura, solicitamos a abertura de estudo de tombamento da Vila Ferroviária Ponte Preta tendo sido a petição aceita junto ao Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (Condepacc). As investigações e os resultados constituem o escopo da presente tese/dissertação.

ABSTRACT

The industrial revolution constitutes the beginning of a historical phenomenon that marked profoundly a great part of humanity as well as other forms of life existing in our planet, and that last until our days. The material traces of these profound changes present a universal human value and the importance of its study and of its conservation need to be recognized. The preservation of the railroad villages shall be motivated by the fact that in these goods a cultural signification is recognized, its aesthetic and/ or historical value, also we can't despise the symbolic, emotional, affective value, turning them worthy of measures to be tutored for the coming generations. Still, the worries in preserving the railroad villages as historical heritage can be enhanced by the inventory processes, taking in account not only its historical and architectonic value, but also the urban action that turns possible the maintenance of the current residents in the residential complexes. Inside this context, an example is the "Companhia Paulista de Estradas de Ferro" opened in Campinas, São Paulo state, Brazil, on August, 11, 1872. The purpose was to build a railroad between the cities of São Paulo and Campinas. The company built throughout its existence a total of 1,612 houses along its tracks and main railroad junctions. Among the railroad villages built by the "Companhia Paulista" in Campinas, there is the village existing in the "Ponte Preta" district. During the last 80 years, the dwellings suffered countless interventions on the side of its residents, adapting them to several tastes and needs. The houses were steadily modified, with the substitution of several constructive components and even with the increase of the built area. In this thesis, we tried to know the changes that occurred in the Village. Still, in the initial phase of the research we noticed the deterioration of the houses, even with life risk of their residents. Thus, given the importance of the preservation of this railroad heritage through an inventory process and the immediate financial getting for the restoration of the houses, with the aim that the residents may have conditions to continue to live in a safe manner, we applied for the opening of study of an inventory process of the railroad village "Ponte Preta" being the petition accepted by the "Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas" (Condepacc). The investigations and results constitute the body of the present thesis/dissertation.

LISTA DE FIGURAS

| | |
|-------------------|----|
| Figura 1. | 81 |
| Figura 2. | 81 |
| Figura 3. | 81 |
| Figura 4. | 81 |
| Figura 5. | 81 |
| Figura 6. | 82 |
| Figura 7. | 82 |
| Figura 8. | 82 |
| Figura 9. | 82 |
| Figura 10. | 82 |
| Figura 11. | 83 |
| Figura 12. | 83 |
| Figura 13. | 83 |
| Figura 14. | 83 |
| Figura 15. | 83 |
| Figura 16. | 84 |
| Figura 17. | 84 |
| Figura 18. | 84 |
| Figura 19. | 84 |
| Figura 20. | 84 |
| Figura 21. | 85 |
| Figura 22. | 85 |
| Figura 23. | 85 |

| | |
|------------------|----|
| Figura 24 | 85 |
| Figura 25 | 85 |
| Figura 26 | 86 |
| Figura 27 | 86 |
| Figura 28 | 86 |
| Figura 29 | 86 |
| Figura 30 | 86 |

* Todas as figuras são relacionadas às casas da Vila Ferroviária Ponte Preta.

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Número de funcionários, extensão das estradas e moradias das 5 mais importantes ferrovias do estado de São Paulo 39

Tabela 2. Número de casas construídas e localização das mesmas na linha 66

SUMÁRIO

| | |
|---|-----|
| Introdução | 11 |
| 1- Patrimônio Ferroviário | 13 |
| 1.1- Contextualização do Patrimônio Ferroviário | 29 |
| 2- Vilas Ferroviárias | 33 |
| 2.1 - Vilas ferroviárias no estado de São Paulo | 36 |
| 3 – Vila Ferroviária Ponte Preta – Campinas | 71 |
| 3.1 Instalação da Companhia Paulista em Campinas | 71 |
| 3.2-Descrição da Vila Ferroviária Ponte Preta- Campinas | 75 |
| 3.3- Descrição das intervenções realizadas nas residências da Vila Ponte Preta | 78 |
| Iconografia | 81 |
| 3.4-Situação atual dos residentes da Vila Ponte Preta | 87 |
| 3.5- Proposta de Tombamento da Vila Ferroviária Ponte Preta – Campinas, SP | 91 |
| Conclusão | 94 |
| Referências Bibliográficas | 97 |
| Anexos | 112 |

Introdução

Os períodos mais antigos da história da humanidade são conhecidos pelos vestígios arqueológicos que testemunham mudanças fundamentais relacionadas com os processos de fabrico de objetos da vida quotidiana. A importância da conservação e do estudo dos testemunhos destas mudanças é universalmente aceite.

A Revolução Industrial constituiu o início de um fenómeno histórico que marcou profundamente uma grande parte da humanidade, assim como todas as outras formas de vidas existente no nosso planeta, e que se prolonga até aos nossos dias.

Os vestígios materiais destas mudanças profundas apresentam um valor humano universal e a importância do seu estudo e da sua conservação deve ser reconhecida.

O Património Industrial compreende os vestígios da cultura industrial que são de valor histórico, tecnológico, social, arquitetónico ou científico. Esses vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, de transmissão e de utilização de energia, estruturas e infra-estruturas de transporte, assim como os locais utilizados para atividades sociais relacionadas com a indústria (habitações, locais de culto ou de educação).

Ao discutirmos sobre o património ferroviário, em especial sobre o património relacionado à habitação ferroviária, é importante primeiramente discorrer ainda que de modo breve, sobre o desenvolvimento do conceito de património industrial, uma vez que o nosso objeto de estudo - vilas ferroviárias - insere-se diretamente nesse tipo de património, visto terem sido estas vilas construídas para os funcionários das ferrovias no final do século XIX e início do XX, no Brasil.

Discorrer sobre o conceito é também justificar a preservação, o tombamento dessas casas e a manutenção da população nas residências.

A preservação deve ser motivada pelo fato de, nesses bens ser reconhecido um significado cultural, um valor estético e /ou histórico - não se podendo desprezar os valores simbólicos, emocionais, afetivos – o que os torna dignos de medidas afim de que sejam tutelados para as próximas gerações.

Nesse ponto, reafirmamos que um dos motivos pelos quais as vilas ferroviárias devam ser preservadas e reabilitadas é que atualmente cumprem a função social do habitar e que ao preservá-la temos condições de preservar um remanescente da história social e história do trabalho, como garantir a permanência dos moradores atuais nas residências.

Da mesma forma, os edifícios ferroviários como estações, depósitos, rotundas, oficinas, etc têm-se mostrado bastante versáteis no reaproveitamento para novos usos, facilitando a reincorporação ao tecido urbano.

A escolha do tema se deu em função do nosso interesse pelas questões relacionadas à arquitetura ferroviária, em especial as vilas ferroviárias construídas pelas companhias ferroviárias do estado de São Paulo.

Muitas companhias férreas atuavam no estado construindo edificações para o desempenho de suas atividades. Surgem assim estações, oficinas, armazéns e casas para funcionários entre outras, vindo a formar um rico e diversificado acervo imobiliário.

Com a decadência da ferrovia e o crescimento das cidades muitos imóveis perderam sua função original. Muitos deles, todavia, possuem potencial suficiente para serem reincorporados às atuais estruturas urbanas.

Dentre as vilas ferroviárias construídas pela Companhia Paulista em Campinas, há a Vila localizada no bairro Ponte Preta, construída em 1919 e que embora esteja bastante deteriorada continua como moradia de muitas famílias.

Ao sugerirmos o tombamento e reforma das residências da Vila, esperamos de algum modo chamar a atenção para o problema da conservação do patrimônio ferroviário em geral, mostrando a necessidade de se conhecer mais profundamente o tema, bem como verificar quais as possibilidades para a rearticulação no tecido urbano atual.

1- Patrimônio Ferroviário

Ao discutir sobre o patrimônio ferroviário, em especial sobre o patrimônio relacionado à habitação ferroviária, é importante primeiramente discorrer, ainda que de modo breve sobre o desenvolvimento do conceito de patrimônio industrial, uma vez que nosso objeto de estudo - vilas ferroviárias - insere-se diretamente nesse tipo de patrimônio, visto terem sido estas vilas construídas para os funcionários das ferrovias no final do século XIX e início do XX, no Brasil.

Discorrer sobre o conceito é também justificar a preservação, o tombamento dessas casas e a manutenção da população nas residências.

A preservação deve ser motivada pelo fato de, nesses bens, ser reconhecido um significado cultural, um valor estético e /ou histórico - não se podendo desprezar os valores simbólicos, emocionais, afetivos – o que os torna dignos de medidas afim de que sejam tutelados para as próximas gerações.

O empenho na preservação do patrimônio industrial é recente e não pode ser compreendido fora do contexto da ampliação dos elementos que constituem o que é tido como bem cultural.¹ As discussões a respeito do tema iniciaram durante os anos de 1950 - período em que foi adotada a expressão –Patrimônio Ferroviário, fortalecendo-se e atraindo a atenção pública em um momento em que importantes testemunhos da arquitetura industrial foram demolidos.

A partir daquele momento, o movimento foi se expandindo e firmando-se com a adesão de inúmeros países que executaram e estão executando inventários sistemáticos dos sítios industriais.

¹ Kühl (2004, p.101).

“... significativos esforços foram feitos para definir e conhecer o patrimônio industrial, buscando determinar o quê e por quê preservar...”²

A atribuição de valor cultural aos artefatos vinculados à indústria é tema corrente desde a década de 1960, e cada vez mais tem sua pertinência comprovada e aceita. Distintos autores já evidenciaram que muitos exemplares industriais – edifícios e conjuntos fabris, estações ferroviárias, vilas operárias possuem importância histórica, estética, social e simbólica.

A ampliação do campo cronológico no qual se inserem os monumentos históricos foi determinado tanto pelas “descobertas arqueológicas” quanto pelo “refinamento do projeto memorial das ciências humanas”³

Tal projeto citado diz respeito à transformação no conceito de história, ciência que por muitos séculos preocupou-se em investigar e registrar somente os grandes feitos políticos.⁴

Com base em tal transformação priorizou-se “história social”⁵, incluindo-se o cotidiano das pessoas, em detrimento da história oficial. Dessa forma, a tendência é inserir nos grandes feitos a história das minorias, dos relegados, e a relação entre os diferentes segmentos que compõem as sociedades estudadas, incluindo as relações econômicas e sociais, a vida doméstica, as condições de trabalho e lazer, a atitude para com a natureza, a cultura, a religião, a música, a arquitetura, a educação.

² Ibid., p.102.

³ Choay (2001, p.209)

⁴ Barretto (2000, p.11)

⁵ O conceito de história social foi introduzido em 1725 por G. Vico, e propunha transferir o centro de interesse nos estudos históricos de fatos e proezas pessoais, guerras, tratados e alianças para costumes, instituições, formas de organização econômica e social, línguas, artes, religiões, ciências e climas de opinião (BARRETO, p.11)

Tais estudos influenciaram na definição do que deveria ser considerado como patrimônio que passou a englobar o conjunto de todos os utensílios, hábitos, usos e costumes, crenças e forma de vida cotidiana dos distintos grupos sociais que formaram e formam a sociedade.

“...As fronteiras de seu domínio ultrapassaram especialmente a jusante, os limites considerados intransponíveis da era industrial, e se deslocaram para um passado cada vez mais próximo do presente...”⁶

Em razão do exposto acima foi possível que os produtos técnicos da indústria adquirissem as mesmas vantagens e privilégios e direitos à conservação dado às obras de arte arquitetônica e às laboriosas realizações da produção artesanal.

Não só os produtos técnicos da indústria, todavia, passam a ser valorizados, mas, como já foi assinalado, a extensão do conceito do que passou a ser valorizado pela ciência história influenciou a expansão tipológica do patrimônio histórico.

Tal expansão tipológica decorre não somente da mudança no conceito de história, mas também do surgimento de disciplinas novas como a etnologia rural e urbana, a história das técnicas, a arqueologia medieval que reconheceram e valorizaram edifícios modestos, “nem memoriais”, “nem prestigiosos”.⁷

O aporte mais expressivo de novos tipos, entretanto, diz respeito à transposição do limite da industrialização e à inserção, pela prática conservatória, de edifícios da segunda metade do século XX, que se baseiam em técnicas novas de construção.

(...) imóveis para habitação, grandes lojas, bancos, obras de arte, e também usinas, entrepostos, hangares, refugos do progresso técnico ou das mudanças estruturais da economia, grandes conchas vazias que a maré industrial abandonou na periferia das cidades e mesmo em seu centro (...)⁸

⁶ Choay (2001 ,p.209)

⁷ Ibid.

⁸ Ibid.

O nosso objeto de estudo, as vilas ferroviárias, justificam sua preservação por inserirem-se no “complexo ferroviário”⁹, no limite da história social, além de terem sido construídas com novas técnicas de construção empregadas no início do século XX.

Não apenas grandes monumentos considerados relevantes, então, recebem atenção e investigação, mas incluem-se na lista dos bens a serem preservados os artefatos até aquele momento tido como menores. Incluem-se nessa lista, portanto, a arquitetura vernacular, a arquitetura industrial, ou, ainda, “determinados conjuntos edificadas onde o tecido urbano e a homogeneidade dos volumes compõem o testemunho que os qualifica”¹⁰

Rufinoni traça um paralelo entre a origem dos questionamentos que procuram rever o conceito de patrimônio e a reavaliação de valores, o que é posterior a grandes conflitos mundiais.

(...) No que concerne à ampliação do conceito de patrimônio a preservar, as perdas e questionamentos do pós – guerra abrem caminho para a valorização do tecido urbano, dos conjuntos históricos e das relações entre monumento e entorno como importantes referenciais identitários (...) ¹¹

Verificamos essa mudança quando constatamos que a consideração que a Carta de Restauro de Atenas – resultado de uma reunião internacional sobre preservação de monumentos em 1931- atribui às características do entorno de monumentos históricos limita-se a assegurar a ambientação do bem preservado e não valoriza o entorno como patrimônio em conjunto.

⁹ O conceito de complexo ferroviário diz respeito a todas as estruturas construídas para o funcionamento da ferrovia, desde as estações, armazéns, pátios, residências para os funcionários, etc. (CANO,1998).

¹⁰ Rufinoni (2004, p.127)

¹¹ Ibid., p.128.

Seguindo na mesma linha de orientação, a outra Carta de Atenas - escrita de acordo com as conclusões do 4º Congresso Internacional de Arquitetura Moderna, CIAM, 1933 – determina que a nova orientação urbanística do momento deveria basear-se na salubridade, circulação e áreas verdes. Dessa forma, os conjuntos históricos devem ser preservados, desde que não atrapalhem o estabelecimento dessas prioridades na nova ordem urbanística.

Com a destruição de inúmeras edificações e bairros históricos, todavia, após a Segunda Guerra, além de redirecionar-se o foco das discussões aos critérios de intervenção em monumentos, amplia-se o questionamento pela abrangência do termo patrimônio.

(...) A relação entre volumes edificados, o entorno histórico de certos monumentos, a miscelânea de tipologias onde empiricamente coexistem diferentes épocas e fatos, e a própria identificação cotidiana da população com a paisagem, são elementos que responderam às indagações frente ao desejo de recompor aqueles lugares perdidos (...).¹²

Concluimos que ocorreu a compreensão e a valorização da paisagem existente na medida em que valorizaram-se o histórico e o cultural.

Os debates sobre a preservação de bens culturais enfatizam, dessa maneira, a necessidade da manutenção destas relações: histórica, estética e social.

Tais questões são inseridas de maneira clara e objetiva na Carta de Veneza de 1964¹³.

¹² Ibid, p.129.

¹³ Carta de Veneza: documento elaborado durante o II Congresso Internacional de Arquitetos e Técnicos de Monumentos Históricos, representa a síntese e amadurecimento dos debates travados desde a década de 1940.

Não apenas as edificações grandiosas são consideradas pela Carta como “monumentos históricos”, mas também os sítios urbanos e rurais, bem como os edifícios modestos, que tenham adquirido significados históricos ou cultural ao longo do tempo.

(...) na Carta de Veneza, em seu primeiro artigo, em que se define o que é monumento histórico, existe uma grande abertura para abarcar o novo contingente de bens que passaram a ser considerados de interesse cultural, afirmando-se que a noção de monumento histórico estende-se não só às grandes criações, mas também às obras modestas que com o tempo adquiriram significação cultural (...) ¹⁴

Consideramos que, como edifícios modestos de significação cultural estarão incluídas as vilas ferroviárias, nosso objeto de estudo.

Atribui-se, então, valor monumental ao entorno desses edifícios, compreendendo as relações existentes entre esses edifícios como um conjunto de interesse histórico e /ou estético.

Ressaltamos que nas áreas industriais de interesse cultural, nem sempre é possível reconhecer um monumento principal e seu respectivo entorno.

Posteriormente, a Conferência Geral da Unesco de 1972 realizada em Paris, denominada Convenção sobre a salvaguarda de patrimônio mundial, cultural e natural, passa a contextualizar-se insere todas as discussões até então apresentadas nas Cartas do Pós – Guerra.

Verificamos claramente o fato pela definição do artigo 1º :

Art 1º- Para fins da presente convenção serão considerados como patrimônio cultural: os monumentos: obras arquitetônicas, de escultura ou de pintura monumentais (...); os conjuntos: grupos de construções isoladas ou reunidas que, em virtude de sua arquitetura, unidade ou integração na paisagem, tenham um valor universal excepcional do ponto de vista da história, da arte ou da ciência; os sítios: obras do homem ou obras conjugadas do homem e da

¹⁴ Kühl (2004, p.107)

natureza, bem com as áreas que incluem sítios arqueológicos de valor universal do ponto de vista histórico, estético, etnológico ou antropológico (...)¹⁵

Estabelece, ainda, a Convenção citada, um sistema internacional visando à cooperação e assistência à identificação e preservação de bens culturais representativos internacionalmente.

A definição de patrimônio cultural adotado pela Convenção possibilita a inserção de distintos representantes do patrimônio industrial, o que nos interessa em particular, na citada lista de bens culturais de valor universal excepcional.

Elaborada em 1975, A Declaração de Amsterdã¹⁶ evidencia a inserção de conjuntos e bairros de interesse histórico na definição de patrimônio arquitetônico então considerada.

Tal documento acima evocado localiza as questões relacionadas à preservação do patrimônio valendo –se de um contexto maior: “o artefato a preservar como comprovante de um tecido urbano vivo em transformação”.¹⁷

O esforço em entender as relações que configuram os tecidos urbanos antigos com o objetivo de explorá-los na busca por um novo urbanismo é comprovado pela integração entre o planejamento urbano e proteção do patrimônio. Tal integração possibilita orientar, nas cidades contemporâneas, as modificações de forma a coexistirem as diferentes fases do desenvolvimento urbano e suas respectivas referências sócio - culturais distintas que, na diversidade continuamente vivenciada, fundamentam as referencias que proporcionam a identidade dos habitantes.¹⁸

¹⁵ Cury (2000, p. 178-179)

¹⁶ Cury (2000, p.199-200)

¹⁷ Rufinoni (2004, p.132)

¹⁸ Ibid.133.

Os debates seguem nesta direção e constatamos a investigação minuciosa de tópicos particulares ao tema em outras cartas, manifestos e recomendações.

A Recomendação de Nairóbi – organizada na Conferência Geral da Unesco de 1976- aprofunda as discussões que dizem respeito a proteção de conjuntos históricos e indaga sobre a necessidade da inteiração harmônica desses artefatos nas cidades contemporâneas.

“...as construções contemporâneas, portanto, deverão integrar-se na paisagem e permitir a manutenção das relações espaciais e sociais que determinam essa ambiência particular...”¹⁹

A Carta Internacional para a salvaguarda das cidades históricas, conhecida como Carta de Washington, retoma as orientações com relação à preservação de cidades e bairros históricos.

A Carta recomenda que toda ação de preservação deverá atentar para a integração harmoniosa entre o conjunto histórico e a cidade contemporânea considerado seus novos usos, equipamentos, infra-estrutura e serviços urbanos, existentes no presente momento ou provavelmente necessários para seu desenvolvimento futuro. Trata-se de preceitos que podem ser aplicados sem problemas para conjuntos industriais.

Essa breve exposição sobre os principais documentos que abordam a preservação de conjuntos urbanos permite -nos observar o gradativo avanço dessas discussões.

Inicialmente, o enfoque repousou sobre a expansão do conceito de patrimônio a preservar. Ao longo do debate, após a compreensão dos limites desta nova

¹⁹ Ibid.

abrangência, voltou-se para a determinação de instrumentos e métodos que possibilitassem a análise e a preservação dos extensos e complexos artefatos agora contemplados.

É neste contexto que inserimos a questão da preservação do patrimônio industrial. A preocupação com a permanência de estruturas industriais, notadamente as originárias dos períodos de intensa industrialização dos últimos séculos, surgiu paralelamente aos debates em torno da extensão da idéia de patrimônio histórico - e este fato certamente não é uma coincidência fortuita. A constatação de que as rápidas transformações da sociedade, a partir da segunda metade do século XX, ameaçavam elementos significativos de nossa cultura, sem que tivéssemos tempo de analisá-los e compreendê-los como tais, foi o ponto de partida para buscar motivações que justificassem sua preservação. É justamente no âmbito desta problemática que se insere a atenção aos artefatos industriais. Os dois processos paralelos, portanto, configuram, na verdade, um mesmo processo.

O patrimônio industrial, entretanto, muitas vezes apresenta a particularidade de agrupar diferentes tipologias arquitetônicas que se relacionam em torno de um objetivo comum. Isso significa que não nos referimos necessariamente a um único edifício significativo, visto que o artefato considerado poderá abarcar uma série de edificações vinculadas, de alguma forma, ao processo produtivo. Neste contexto, se considerarmos um complexo industrial, estaremos nos referindo a diversos edifícios fabris, ou não, que compõem uma rede funcional e espacialmente voltada à produção; vilas operárias e seus equipamentos, estruturas voltadas ao fornecimento de água ou energia, infraestrutura específica para determinados processos industriais.

A relevância de determinados complexos industriais repousa em elementos que desvendam não somente atributos estéticos e formais, como também aspectos vinculados à história social e urbana. “O artefato assume, portanto, o caráter de sítio urbano historicamente representativo.”²⁰

As recomendações da Carta de Washington, no que concerne aos valores a serem preservados em conjuntos históricos, respondem perfeitamente às especificidades do patrimônio industrial.

Se considerarmos a forma urbana e o parcelamento do solo em regiões ocupadas ou influenciadas pela atividade industrial, verificamos a presença clara de um ordenamento espacial específico para o atendimento de funções produtivas que repercute em toda a composição do conjunto, seja na distribuição dos edifícios fabris, seja na localização de vilas operárias e outros equipamentos urbanos, não necessariamente vinculados a qualquer indústria em particular, mas que respondem às necessidades geradas pela sua presença.

A desativação da função produtiva e a localização em áreas urbanas estratégicas deixam esses complexos em posição de constante ameaça de demolição. Uma série de dificuldades precisam ser enfrentadas para a preservação dessas estruturas. É claro que não se trata de preservar a totalidade dos complexos industriais desativados, pois será necessário efetuar uma seleção.

No cenário brasileiro, a abordagem das questões voltadas à preservação de bens culturais acompanhou, de certa forma, as transformações das teorias no contexto internacional. Observamos, a partir da década de 70, um gradativo amadurecimento da visão teórico - crítica que culmina na filiação ao debate teórico incorporado à Carta de

²⁰ Ibid.p.137.

Veneza, da qual o Brasil é signatário. Apenas para situarmos a questão, em suas primeiras formulações, a preservação procurava afirmar a nacionalidade através da busca e evidenciação de expressões culturais próprias e libertas da excessiva influência européia. A construção da nacionalidade a partir do reconhecimento de uma produção cultural autêntica, foi encampada pelas políticas do Estado Novo, a exemplo da criação do *Serviço do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional* (SPHAN) e da promulgação do Decreto – lei nº-25, de 30 de novembro de 1937. Neste primeiro momento, porém, o enfoque recaiu sobre as obras consideradas notáveis, vinculadas a fatos memoráveis da História do Brasil, com clara predileção pela produção artística e arquitetônica dos séculos XVI a XVIII. No citado decreto, enuncia-se a preocupação com a manutenção de paisagens, porém ainda imbuída de juízos vinculados à notabilidade, assemelhando-se à apreciação do pitoresco.

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

-2º- Equiparam-se aos bens a que se refere o presente artigo e são também sujeitos a tombamento os monumentos naturais, bem como os sítios e paisagens que importe conservar e proteger pela feição notável com que tenham sido dotados pela natureza ou agenciados pela indústria humana.²¹

Naquele momento, muitas das intervenções realizadas, contrariamente aos princípios então referenciados pela Carta de Restauro de Atenas de 1931, negligenciavam as diversas contribuições históricas somadas à obra ao longo do tempo e, equivocadamente, procuravam voltar ao seu estado original; estado este muitas

²¹ BRASIL (1937)

vezes hipotético, pois como afirma Leite²², o próprio conhecimento historiográfico desta arquitetura ainda era bastante incipiente.

Seguindo o modelo vigente de política econômica centralizada pelo Estado, as políticas econômicas eram incontestavelmente funções do Estado, enquanto agente responsável pelo desenvolvimento econômico e social. A partir dos anos 1970, no entanto, em decorrência principalmente da impossibilidade do IPHAN (antigo SPHAN) manter, com recursos do governo federal, uma agenda atualizada de conservação e manutenção desse patrimônio, inicia-se o processo de descentralização das políticas de preservação no Brasil, cujo resultado contribuiu também para flexibilizar a difícil tarefa de atribuição de valor a certos bens que podiam ter relevância para estados e municípios, mas não para a genérica idéia do IPHAN sobre memória e identidade nacionais.

No processo de descentralização houve uma expansão da política de preservação em vários programas e órgãos federais que resultou na divisão da responsabilidade do IPHAN com esferas municipal e estadual de preservação, com o surgimento de novas estruturas e legislação em nível regional. Um dos marcos desse processo de descentralização foram os *Encontros de governadores*²³, nos quais foram traçadas novas estratégias de preservação com a participação dos Estados. Durante o Encontro, como destaca Leite²⁴, o anteprojeto de lei para Setores Monumentais e Paisagísticos, proposto por Paulo Ormino, no Encontro de Salvador, propunha a

²² Leite (2001, p. 45)

²³ Brasília, 1970 e Salvador, 1971.

²⁴ Leite (2001, p. 45)

criação do Plano Permanente de Preservação e Valorização (PPPV) ²⁵ que, seguindo as recomendações da Carta de Veneza (1964) e do Encontro de Quito (1967), sugere a mesma estrutura de Zonas de Proteção das Normas de Quito, associando preservação do patrimônio e estratégia de planejamento urbano.²⁶

Essas diretrizes foram fundamentais para uma redefinição das práticas de preservação no Brasil, na medida em que a idéia de “entorno” ampliou o âmbito de atuação dos órgãos de patrimônio para além das fachadas dos bens ressaltados como portadores de valor arquitetônico. A noção de ambiência circunscreve o bem, que no caso do patrimônio edificado das cidades se traduz sobretudo na prática de intervenção a partir do reconhecimento do valor urbanístico do bem ou do conjunto a ser preservado.

As orientações do PPPV e do próprio anteprojeto de Paulo Ormino continuam, segundo Leite,²⁷ uma postura que assimilava as dimensões sociais e econômicas do patrimônio, ultrapassando assim uma orientação corrente nas políticas de preservação no Brasil, que sempre privilegiavam aspectos predominantemente estilísticos.

Essa redefinição marca o início de um complexo percurso, iniciado no encontro de Quito (1967), em que o patrimônio vai sendo incorporado às políticas urbanas e articulado com o desenvolvimento regional.

²⁵ Influenciado pela experiência francesa, Paulo Ormino propõe um plano de mesmo nome do que estava previsto na Lei Malraux de 1962. (MARCONI, 1980).

²⁶ As Zonas de Preservação atendiam a certas peculiaridades sobre os usos e proteção do espaço urbano: “a) Zona de proteção rigorosa, que corresponderá à maior densidade de monumentos ou de ambiente; b-) Zona de proteção ou respeito, com uma maior tolerância; c-) Zona de proteção da paisagem urbana, a fim de procurar uma integração da mesma com a natureza circundante”.

²⁷ Ibid,p.46

(...) Partimos do pressuposto de que os monumentos de interesse arqueológico, histórico e artístico constituem também recursos econômicos da mesma forma que as riquezas naturais do país. Conseqüentemente, as medidas que levam à sua preservação e adequada utilização não só guardam relação com os planos de desenvolvimento, mas fazem ou devem fazer parte deles (...)²⁸

É nesse sentido que o Encontro de Salvador vai recomendar, dentre outros aspectos, a convocação de órgãos financeiros de habitação, a exemplo do banco Nacional de habitação (BNH), para participar das políticas de conservação, bem como órgãos ligados ao turismo, como a EMBRATUR. Estava iniciado, assim, um novo período das práticas de preservação no Brasil, associando ao patrimônio funções de desenvolvimento urbano.

Essa foi a orientação central que norteou o Programa de Cidades Históricas (PCH), do qual foi criado o Programa Integrado de Reconstrução das Cidades Históricas do Nordeste em maio de 1973. Tendo como principal orientação o desenvolvimento do turismo, supostamente para diminuir as desigualdades regionais, o programa representou uma maior aproximação entre as práticas de preservação com as noções de desenvolvimento urbano regional.

Ainda na década de 1970, a proposta do Programa de Preservação e Recuperação do Patrimônio Ambiental Urbano (PPRPAU) propunha uma definição linear de critérios econômicos de intervenção e preservação do patrimônio, em função dos objetivos e metas do aproveitamento financeiro relacionados ao turismo, ao planejamento e ao desenvolvimento urbano.

²⁸ Consideração sobre a valorização econômica dos monumentos (NORMAS de Quito, 1967).

(...) A própria noção de patrimônio foi ampliada, passando (...) a definir não mais uma obra isolada, de construção realizada em séculos passados, e cujo valor foi determinado através de uma análise estético-histórica, mas exprime também obras de construções recentes e que expressem manifestações culturais à nossa evolução urbana (...) ²⁹

Embora não tenha sido implantado, esse Programa representou uma ampliação conceitual e uma abertura para o debate sobre a valorização de áreas que não se enquadravam na noção tradicional de patrimônio utilizada pela IPHAN. Ou seja, somente a partir da década de 1970 essas experiências serão reavaliadas.

Ainda é inexistente, todavia, uma discussão teórica aprofundada relacionada à nossa realidade e uma carta de princípios nacional que deveria inquirir e integrar os preceitos da Carta de Veneza.

A intenção seria torná-la adequada e atualizada em nosso meio, uma vez que há uma ampliação ascendente e legítima do que é tido como bem de interesse cultural a ser preservado, ampliando-se a um número cada vez maior, a tipos cada vez mais distintos de a um passado cada vez mais próximo.

No que concerne à intervenção no patrimônio industrial para efetivar sua preservação, a carta de Veneza representava, até 2003, o principal referencial teórico para os profissionais vinculados à sua restauração e conservação. Os princípios propostos, apesar dos desdobramentos teóricos posteriores, figuravam-se bastante atuais, o que confirma sua representatividade com o documento base, corroborado como tal pelo código de ética do ICOMOS de 2002.

²⁹ SEPLAN. Exposição de Motivos, n. 147/75, Paraná.

Atualmente contamos com as diretrizes propostas na Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial.³⁰ (Anexo A)

(...) Os delegados reunidos na Rússia por ocasião da Conferência 2003 do TICCIH desejam, por conseguinte, afirmar que os edifícios e as estruturas construídas para as atividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, as cidades e as paisagens nas quais se localizam, assim como todas as outras manifestações, tangíveis e intangíveis, são de importância fundamental (...)³¹

Rufinoni³² afirma que apesar da aparente filiação aos princípios contidos na Carta de Veneza, observamos a falta de uma reflexão mais ampla sobre a adaptação desses princípios para a realidade cultural brasileira, incorporando-os, inclusive, em uma legislação específica que oriente a atuação prática sobre os bens culturais.

Esta certa indefinição conceitual, além de desorientar e incentivar medidas equivocadas e arbitrárias, torna-se ainda mais nociva quando consideramos a crescente ampliação dos bens julgados de interesse cultural. O tratamento de áreas estratégicas como centros urbanos, bairros históricos e complexos industriais, ressenete-se de um entendimento adequado de suas especificidades, de sua dinâmica evolutiva, composição e integração com o tecido urbano envoltório, que forneça o respaldo teórico a subsidiar qualquer ação de intervenção consciente. A inexistência desta clareza operacional e a fragilidade conceitual com que são abordadas áreas desta natureza, deixam-nas à mercê de interesses diversos da esfera cultural como a especulação imobiliária ou a reutilização lucrativa.

³⁰ A Carta do Patrimônio Industrial deverá incluir as importantes Cartas anteriores, como a Carta de Veneza (1964) e a Carta de Burra (1994), assim como a Recomendação R (90) 20 do Conselho da Europa.

³¹ "Preâmbulo", Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial. (MENEGUELLO, 2004)

³² (MENEGUELLO, 2004, p. 147)

Diante do exposto pela autora, afirmamos que o I Encontro em Patrimônio Industrial³³ ocorrido no Brasil em 2004 contribuiu para solucionar os problemas, ainda enfrentados, com relação ao nosso Patrimônio Industrial.

Do mesmo modo, creio que a realização deste I Encontro em Patrimônio Industrial, aqui em Campinas, constituirá igualmente um marco para a afirmação da arqueologia e do patrimônio industriais na sociedade brasileira, para a consolidação dos projectos em curso, para o surgimento de outros, todos eles contribuindo para a preservação do rico e importante patrimônio industrial que o Brasil dispõe.³⁴

1.1- Contextualização do Patrimônio Ferroviário

A importância de contextualizar o monumento, socialmente, economicamente e relacioná-lo com a história da técnica insere-se em um dos objetivos a serem alcançados pela arqueologia industrial.

Dessa maneira, a pesquisa sobre Patrimônio Industrial possui um “caráter interdisciplinar”³⁵, podendo ser realizada com base em múltiplas formas de abordagem, valendo-se da história econômica, e social, da técnica, do trabalho e da indústria, da engenharia mecânica e civil, da arquitetura, urbanismo, metalurgia, geografia. Deve ocorrer, ainda, a troca de informações e complementaridade entre elas.

Ao estudarmos as vilas ferroviárias é fundamental destacarmos que estas são construídas apenas por se relacionarem à instalação da malha ferroviária, ou seja, não é possível descontextualizá-la das transformações econômicas e sociais da

³³ Meneguello (2004)

³⁴ Meneguello (2004, p.1)

³⁵ Kühl (1998, p.228)

época, causadas pela construção das ferrovias e suas relações com a cidade e a região. A mesma relação é possível constatar com uma fábrica.

“...uma fábrica é raramente um objeto arquitetônico isolado e tem, normalmente, uma série de construções que a apóiam, a exemplo de: residências, ou até cidades operárias; escritórios; depósitos; infra-estrutura para a produção de energia...”³⁶

Salientamos que há unanimidade entre os pesquisadores ao considerarem que a arquitetura industrial se relaciona tanto à arquitetura de edifícios para uso industrial, quanto à arquitetura de edifícios construídos com materiais industrializados.

A arquitetura do ferro e os edifícios construídos relacionados a ela, como no caso das vilas ferroviárias, inserem-se na segunda categoria, ou seja, a dos edifícios construídos com materiais pré-fabricados.

Nesse ponto, reafirmamos que um dos motivos pelos quais as vilas ferroviárias devam ser preservadas e reabilitadas é que atualmente cumprem a função social do habitar e que ao preservá-la temos condições de preservar um remanescente da história social e história do trabalho, como garantir a permanência dos moradores atuais nas residências.

No que diz respeito ao reaproveitamento e a readaptação de edifícios ferroviários, enfatizamos que foram freqüentes em vários países nos últimos anos.

Esse tema interessa-nos particularmente, visto que, para discorrermos sobre a importância de se preservarem as residências dos antigos funcionários das companhias, é mister primeiramente analisar os movimentos de conscientização com

³⁶ Ibid., p.229.

respeito à estrutura de ferro. Considera-se que antes das vilas, houve toda uma preocupação com a obsolescência de um grande número de linhas e a sua conseqüente desativação, em estreita ligação com a principal causa de abandono das estações ferroviárias.

O transporte ferroviário e, dessa maneira, toda a arquitetura que fora construída para servir a ela entrou em declínio após a segunda guerra mundial.

(...) O declínio do transporte ferroviário,(...),com a conseqüente rejeição de edificações com qualquer referência histórica, e ao desprezo, até tempos recentes, pela arquitetura do século XIX, implicou a demolição ou desfiguração, principalmente durante os anos 60, de grande número de estações ferroviárias (...)³⁷

Como já foi exposto anteriormente, a conscientização e a sensibilização, no que concerne à preservação e valorização do patrimônio histórico, conseqüentemente conduziram a uma mudança de atitude com relação ao patrimônio ferroviário.

Assinalamos que a maior conscientização ecológica com relação aos problemas causados pelo excesso do transporte rodoviário contribui para a valorização do patrimônio ferroviário adicionado em inúmeros casos, na Europa, a uma crescente recuperação das ferrovias e sua reativação.

Da mesma forma, os edifícios ferroviários como estações, depósitos, rotundas, oficinas, etc “têm-se mostrado bastante versáteis no reaproveitamento para novos usos”³⁸, facilitando a reincorporação ao tecido urbano.

³⁷ Ibid, p.234.

³⁸ Ibid.

Enfatizamos, mais uma vez, que no caso das vilas ferroviárias devem manter seu uso habitacional.

Em razão da importância da contextualização do patrimônio ferroviário, no segundo capítulo, iremos nos ater mais detalhadamente a alguns exemplos de vilas ferroviárias que foram construídas no estado de São Paulo.

2- Vilas Ferroviárias

No Brasil, a partir da metade do século XIX, disseminou-se a prática da criação de habitações operárias em cidades e de núcleos fabris em regiões rurais. Existiram diferentes tipos de conjuntos residenciais para operários, os quais, todavia, foram denominados, genericamente, pela literatura que trata do assunto, vilas operárias.

Segundo Correia³⁹ a nomeação genérica de vilas operárias, a fim de designar distintas iniciativas de construção de moradias populares, dificultou a compreensão das especificidades das diversas formas de conjuntos operários edificados. Assim, a autora considera desapropriado denominar, da mesma forma, os conjuntos de casas construídos por indústrias, para seus operários, dentro de cidades, em subúrbios de cidade e no campo.

As diversas experiências de moradia podem, então, ser resumidas;

(...) nos conjuntos construídos por empresas imobiliárias para aluguel ou venda a proletários urbanos, por empresas ferroviárias para seus funcionários, por indústrias, minas, frigoríficos e usinas para seus operários, técnicos e administradores e aquelas edificadas pelo Estado (...) ⁴⁰

Com relação à localização de tais agrupamentos, Correia explicita que estes situavam-se em distintos locais, como canteiros avançados de obras, além daquelas moradias edificadas nas grandes cidades, tanto por empresas e construtoras quanto pelo estado. Havia ainda, as vilas construídas por indústrias e frigoríficos que eram instaladas, particularmente, em subúrbios de cidades ou no campo, onde também havia as residências criadas por minas e usinas de açúcar.

³⁹ Correia (1998, p.10)

⁴⁰ Ibid.

As vilas construídas por empresas ferroviárias localizavam-se especialmente nos entroncamentos de estradas de ferro.

Conforme Deffontaines⁴¹, quando se iniciou a instalação da malha ferroviária no Brasil, estações fictícias eram instaladas a cada 20 quilômetros. Situavam-se estas estações nos cruzamentos necessários das linhas de uma única via. As companhias ferroviárias construíam, ao lado dessas estações, as chamadas casas de turma, pelo menos em número de três, que asseguravam o funcionamento daquele entreposto e a manutenção das linhas.

Nas cidades consideradas pontos estratégicos para as Companhias, a demanda por construção de vilas crescia.

Há outras razões que, igualmente, justificam a construção das vilas ferroviárias. No início do século XX, havia um grande déficit de habitações populares, o que, conseqüentemente gerava a instabilidade dos preços de aluguéis, conduzidos esses preços por um mercado em constante alta. Tal fato possibilitava a reivindicação dos ferroviários, por melhores salários. A fim de evitar essa situação, as empresas ferroviárias preferiam construir elas próprias as casas para seus funcionários. Ressaltamos que tal motivo apenas pode ser contextualizado no início do século XX, ou seja, tal razão difere daquela que acarretou a construção de moradias durante a implantação das ferrovias na segunda metade do XIX, quando era preciso os funcionários morando próximos aos entroncamentos ferroviários a fim de que estivessem de prontidão para o trabalho sempre que preciso.

⁴¹ Deffontaines (1944, p. 102)

Dessa forma, concluímos que precisamos analisar as razões para a construção de moradias conforme os diferentes momentos da história das empresas ferroviárias, pois contextos históricos distintos estabelecem motivos conseqüentemente diferentes. Em todos os casos, entretanto, as companhias cobravam pelas habitações alugueis simbólicos, como forma de salário não-pago.

Com relação às vilas ferroviárias, existem algumas tipologias determinantes de cada empresa ferroviária, as quais se repetem.

“...Cada uma das Companhias possui particularidades e similaridades no que diz respeito às tipologias habitacionais...”⁴². A forma como as ferrovias pensavam em investir seu capital em habitação por outro lado torna claro que, além da necessidade de moradia, contavam, de forma significativa, os aspectos da funcionalidade, de tais empreendimentos.

Releva ater-nos ao modo como era definido previamente o perfil dos futuros ocupantes dos vários tipos de casas, tendo em vista que fosse garantida a organização de seu espaço. As companhias ferroviárias, assim como muitas indústrias, não pretendiam alojar todos os seus funcionários em suas vilas, mas apenas a parte essencial para a garantia dos serviços das empresas.

Com base em pesquisas, Carpintéro⁴³ constatou que as empresas apenas entregavam suas casas aos trabalhadores que exerciam qualificação especial, mestres e contramestres, e, no caso das vilas de entroncamentos ferroviários, também os funcionários operadores das máquinas e da manutenção da linha. As casas eram

⁴² Ibid., p.100.

⁴³ Carpintéro (1997).

fornecidas a trabalhadores com funções estratégicas para a Companhia: maquinistas, guarda-trens, foguistas, ajustadores, eletricitas e pessoal da estação.

2.1 - Vilas ferroviárias no estado de São Paulo

Fala-se aqui da questão das vilas empreendidas pelas principais companhias ferroviárias do estado de São Paulo. Essas empresas, unificadas em 10 de novembro de 1971, pelo governador Laudo Natel, deram origem à FEPASA- Ferrovias Paulistas / S.A, resultado da união das cinco principais ferrovias que operavam no estado: a Estrada de Ferro Sorocabana, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Araraquara, a Companhia Mogiana e a Estrada de Ferro São Paulo- Minas.

A idéia de unificação das ferrovias era já cogitada desde as décadas de 40 e 50, quando do grande desenvolvimento automobilístico e da expansão das rodovias, que passaram a competir com aquele meio de transporte de carga e passageiros. Outros motivos, segundo alguns historiadores, apontavam o declínio do transporte ferroviário, e, com ele, o processo de sucateamento da malha ferroviária, colaborando para a falência das companhias, encampadas, então, pelo Estado. O processo de unificação foi encaminhado inicialmente em 1962 à Assembléia Legislativa, tendo sido, porém, rejeitado, voltando sempre à pauta essa questão nos anos posteriores. A unificação, no entanto, somente em 1971 foi deliberada.

A importância dessas ferrovias no estado de São Paulo foi significativa. Entre as 29 ferrovias que operavam no estado, as citadas aqui foram as que mais se destacaram. Em razão de sua localização, escoavam a produção de café dos pequenos ramais, tornando-se indispensáveis para a sobrevivência das demais estradas.

Valendo-nos da pesquisa realizada por Moraes⁴⁴ nos arquivos da FEPASA, caracterizaremos a arquitetura e as tipologias adotadas pelas companhias ferroviárias, mostraremos o número de casas empreendidas por cada companhia, determinaremos espacialmente a localização das vilas no estado de São Paulo e finalmente indicaremos os aspectos que levaram à construção de alguns núcleos de importância relevante no estado.

O relatório utilizado por Moraes⁴⁵, como base de sua pesquisa foi o levantamento realizado pela empresa Terrafo S.A, em 1981, o qual buscava elencar todos os imóveis que ainda faziam parte do patrimônio da FEPASA.

Esse levantamento está organizado em 69 livros, que contêm a especificação de mais de oito mil imóveis pertencentes ao patrimônio da extinta FEPASA. Cada página descreve um imóvel, por meio de dados como estes: área, pé-direito, material de construção, tipo de bem patrimonial e número de pavimentos.

Dada a importância do relatório da empresa Terrafo-SA que detalha diversas vilas ferroviárias do estado de São Paulo, achamos por bem nos deslocar para o arquivo da FEPASA, situado na cidade de São Paulo, para “in loco” consultarmos o referido relatório na parte que descreve as casas da Vila Ponte Preta, nosso objeto de estudo.

Verificam-se a existência de algumas tipologias determinantes de cada empresa, as quais se repetem, mostrando que cada uma das companhias possui particularidades e similaridades no que diz respeito às tipologias habitacionais, materiais empregados em suas características urbanísticas e a inserção de seus conjuntos na malha urbana.

⁴⁴ Moraes (2002)

⁴⁵ Ibid.

No quadro geral de investimentos, percebe-se que o número de casas construídas pode ser relacionado à extensão das linhas das companhias.

A Estrada de Ferro Araraquara destaca-se das demais companhias quando se compara a quantidade de funcionários da empresa que possuíam acesso à moradia. Em 1945, a empresa fornecia residência para 18% do total de seus funcionários, número representativo, se comparado ao das outras empresas e de outros setores como as indústrias e suas vilas operárias. Como exemplo para a comparação, a Vila da Nadir Figueiredo, “indústria do vidro com 2.100 funcionários e que possuía 192 casas que abrigavam os funcionários mais qualificados” ⁴⁶.

As companhias ferroviárias, assim como muitas indústrias, não pretendiam alojar todos os seus funcionários em suas vilas, mas apenas a parte essencial para a garantia dos serviços das empresas.

⁴⁶ Blay (1985)

TABELA 1- Número de funcionários, extensão das estradas e moradias das 5 mais importantes ferrovias do estado de São Paulo.

| Empresa | Número de Funcionários Em 1945 | Extensão das Estradas (KM) | Número de unidades habitacionais | Relação Moradia/funcionário % | Relação Moradia/KM |
|---|---------------------------------------|-----------------------------------|---|--------------------------------------|---------------------------|
| Estrada de Ferro Sorocabana | 20.728 | 2.194 | 2.749 | 13,2 | 1,25 |
| Companhia Paulista de Estradas de Ferro | 15.681 | 2.072 | 1.612 | 10,2 | 0,77 |
| Companhia Mogiana | 8.381 | 1.959 | 745 | 8,8 | 0,38 |
| Estrada de Ferro Araraquara | 2.321 | 504 | 415 | 18 | 0,83 |
| Estrada de Ferro São Paulo – Minas | | 249 | 74 | | 0,30 |
| FEPASA | | | 24 | | |
| Total Geral | 47.111 | 6.978 | 5.621 | | 0,80 |

FONTE – FEPASA (1986) ⁴⁷

Nos relatórios da estrada de ferro Sorocabana ⁴⁸, podemos perceber a preocupação com todos os edifícios do complexo ferroviário e as necessidades em habitação para abrigar parte de seus funcionários.

(...) parece-nos de imprescindível necessidade atacar com intensidade o concerto e mesmo reforma geral da maioria dos edifícios da Estrada. Com verbas, sempre exíguas, que tem tido esta Divisão, e dentro das quaes nos cingimos estrictamente, têm sido relegados para melhor época taes concertos. Urge, também, no interesse não só dos empregados como principalmente da própria Estrada, cuidar da moradia do seu pessoal, o que trará com o conforto melhor que se lhe der, maior fixação em seus postos e maior disposição para o trabalho. Há na Sorocabana necessidade de abrigar talvez 15% dos empregados que , por força de suas ocupações, fazem jus à moradia por

⁴⁷ LIMA, Othon Álvares de Araújo. Sistema ferroviário brasileiro: estudo econômico. São Paulo: APEC, 1965.

⁴⁸ Alves (1935, p.205)

conta da própria Estrada. Além dessas novas instalações, faz-se mister melhorar as habitações existentes, dando-lhes maior conforto hygienico (...)

Baseando-nos na informação contida no texto aqui expresso, transcrito de um Relatório da Estrada de ferro Sorocabana, Morais⁴⁹ analisa as relações entre a habitação cedida pela empresa e o cargo ou função ocupada por aqueles funcionários. Aos 15% dos trabalhadores da empresa que prestavam serviços essenciais à companhia, pretendia-se fixá-los em seus postos por meio do fornecimento de moradia, fazendo que ficassem à disposição da empresa praticamente vinte quatro horas por dia.

A grande extensão das linhas justifica investimentos, os quais foram os maiores realizados pela Estrada de ferro Sorocabana e pela Companhia Paulista de Estrada de Ferro. Além das distâncias percorridas, outro fator importante a ser considerado é o período em que tais companhias prolongaram suas linhas. Se observarmos os levantamentos realizados por Saes⁵⁰, pelos quais se descreve a população de São Paulo, bem como as estradas que cortaram o estado, observamos que a Paulista e a Sorocabana prolongaram suas linhas a regiões pouco povoadas. Este caso é idêntico ao da Companhia Araraquarense, que, apesar de ter a metade da extensão da Paulista, proporcionalmente destaca-se das demais, tanto por sua importância econômica quanto pelo número de casas que edificou.

A localização das vilas no interior do estado obedeceu a uma constante, de acordo com o Relatório Defontaines.⁵¹

Os agrupamentos de casas são realmente freqüentes em todas as cidades por onde a linha passa. Os maiores empreendimentos ferroviários localizam-se nos

⁴⁹ Morais (2002, p.102)

⁵⁰ Saes (1981)

⁵¹ Morais (2002, p.102)

entroncamentos ou em cidades que funcionaram como pontos finais de linha, como Araraquara, Ribeirão Preto, Presidente Prudente.

As cidades que funcionavam como ponto final de linha concentravam as mercadorias produzidas na região, as quais deveriam ser exportadas, o que gerava um grande acúmulo de tarefas na cidade. Os armazéns deveriam guardar não apenas os sacos de café com destino ao porto de Santos, como também os materiais importados que chegavam às cidades. Essas mercadorias eram então comercializadas ou entregues naquele ponto; assim, também, os passageiros que seguiam com destino à capital deveriam embarcar naquelas cidades.

Com o passar do tempo e o aumento do movimento das ferrovias, não somente as cidades pontos finais de linha, por sua grande concentração de serviços ferroviários, passaram a contar com um número representativo de casas construídas pelas companhias ferroviárias ao redor de seus pátios, como também as cidades que abrigavam atividades ferroviárias concentraram parte representativa desses investimentos. Algumas delas possuíam oficinas, depósitos, armazéns, sedes da companhia (próximas de hortos florestais); outras, por serem vizinhas de municípios de grande importância ferroviária concentravam também mão – de – obra, como o caso de Rincão que, apesar de possuir barracões e armazéns da Companhia Paulista, deslocava parte de seus moradores para a cidade de Araraquara.

A necessidade de construção de vilas aumentava também quando as cidades às quais a ferrovia chegava eram pontos estratégicos para aquela Companhia. Os maiores empreendimentos habitacionais das ferrovias localizaram-se nesses pólos, em razão da sua importância operacional em relação à malha ferroviária.

Tais fatores podem explicar o maior crescimento de algumas cidades em relação a outras, assim como o abandono de cidades que tiveram grande importância quando do desenvolvimento ferroviário e que não conseguiram se desenvolver após o declínio deste meio de transporte, pela grande dependência da linha férrea.

A seguir, exemplificaremos esse fato por meio de algumas cidades do estado de São Paulo que, dada à sua importância como núcleo ferroviário, tiveram suas vilas construídas pelas empresas.

Observamos, com base em pesquisa realizada por Moraes,⁵² que, em muitos casos, as companhias ferroviárias empreendiam casas em cidades vizinhas, fazendo que os funcionários se deslocassem pela linha para ir trabalhar na outra cidade. Nesses casos, a subsistência da vila, em razão da distância da cidade, só era possível por meio da ferrovia. Assim, é possível estabelecer-se uma analogia entre a situação que ocorria tradicionalmente e as vilas ferroviárias, as quais, por esse motivo mesmo, deveriam ser construídas próximo das linhas férreas. Essa vizinhança era a única forma possível de viabilizar o custo da terra e amenizar o investimento na construção das casas, garantindo, assim, que a remuneração do capital investido ocorresse o mais rápido possível.

Em muitos casos, as empresas ferroviárias concentravam parte das casas próximo da esplanada da estação (geralmente do lado oposto ao acesso desta) em área central, e concentrava as instalações como armazéns, oficinas, rotundas e chaves ao longo das linhas. Desta forma, garantiam uma separação entre os serviços ferroviários dos barracões, o transporte de mercadorias dos trens de passageiros e suas estações.

⁵² Moraes (2002, p.102)

As estações das companhias ferroviárias geralmente inovavam arquitetonicamente as cidades, contribuindo para nosso desenvolvimento artístico e cultural. A cidade mudava de cena: a concentração urbana deslocando-se da praça da Igreja para a esplanada da estação, conforme relata Guirardello.⁵³

“...o largo, junto à capela das cidades do século XIX, será substituído pela área descampada fronteira à estação, à Praça da Estação ou Largo da Estação...”.

Os núcleos ferroviários representam a maioria dos investimentos em habitação. Em 50 cidades consideradas núcleos ferroviários, as companhias construíram cerca de 60% das casas do município, ao passo que nos outros 162 municípios onde a ferrovia edificou, localizam-se os 40% restantes.

A forma como as ferrovias pensavam em investir seu capital em habitação torna claro que, além da necessidade de moradia, contavam, de forma significativa, os aspectos da funcionalidade de tais empreendimentos.

A seguir, abordaremos, a vila de Paranapiacaba. Construída pela São Paulo Railway, destaca-se, segundo Morais⁵⁴, entre as demais vilas empreendidas pelas Companhias Férreas como modelo ímpar, com características peculiares da arquitetura inglesa.

⁵³ Guirardello (2002, p.173)

⁵⁴ Morais (2002, p.102)

Paranapiacaba: uma Company Town brasileira

Um dos exemplos significativos de Núcleo Ferroviário brasileiro, a vila criada em Paranapiacaba pela São Paulo Railway Company foi, de acordo com Minami⁵⁵, uma Company Town. A vila resultou da necessidade de fixação dos trabalhadores ferroviários na estação de Alto da Serra. Para a execução da estrada que ligaria Santos a Jundiaí, foi necessária a construção de acampamentos provisórios para alojar os trabalhadores que faziam a preparação do leito e a implantação da linha férrea.

Segundo os relatórios fiscais da São Paulo Railway Company, milhares de homens trabalharam na construção da companhia. Em 1860, eram 1050; em 1862, somavam 2400, e, em maio de 1865, o número médio de trabalhadores chegava a um total de 2363, distribuídos em três sessões diárias.

Em virtude da complexidade do trabalho, requeria-se um número grande de profissionais qualificados, o que justifica a presença de diversos imigrantes no canteiro de obras. Em razão das inúmeras dificuldades, somente em 1864 foi inaugurado o primeiro plano inclinado, e, em 1867, toda a linha, a qual ligaria o porto de Santos a Jundiaí.

Após o término das obras, grande parte dos operários foi dispensada, ficando apenas os que faziam a manutenção do maquinário e a conservação das linhas de tráfego. O local onde a empresa instalou a maior parte de seus funcionários e os escritórios de apoio, no trecho de descida da serra, ficou conhecida como Alto da Serra.

Inicialmente, a vila era um acampamento rudimentar, com as mesmas construções de pau-a-pique que alojaram os trabalhadores na época de construção da

⁵⁵ Minami (1994)

estrada – de - ferro. Graças à importância do acampamento e sua localização estratégica para o transporte ferroviário - no último ponto antes da descida da Serra do Mar-, de um pequeno acampamento o núcleo passou a agrupar oficinas, barracões, depósitos e os principais funcionários para a manutenção da linha férrea.

Em 1867, o primeiro sistema folicular já estava em operação. Com quatro patamares no caminho que levava do litoral ao Alto da Serra, cada um deles encontrava-se disposto de forma a garantir o transporte das composições ferroviárias até o próximo patamar. Esse sistema prevaleceu até 1901, quando foi substituído por um sistema mais moderno. Ambos, no entanto, possuíam um avançado sistema de tração por cabos de aço que persistiu até 1974, quando foi trocado pelo sistema de tração mista, denominado cremalheira-aderência, o qual é utilizado ainda hoje.

(...) esses sistemas de tração por cabo de aço, chamados de funiculares, necessitavam de um grande número de funcionários para a manutenção de suas máquinas, que consistiam em cabos de aço sem-fim tracionados por máquinas subterrâneas fixas, que possuíam grande força e ficavam em cada um dos patamares (os cabos eram fixados em pequenas locomotivas que seguiam à frente das composições e eram chamadas de loco-breques). Os loco - breques subiam e desciam simultaneamente a serra um em cada ponta dos cabos de aço; uma agulha ou odômetro indicava o local correto de cada trem e onde os dois iriam se cruzar (...) ⁵⁶

O núcleo do Alto da Serra acabou ficando conhecido por Vila de Paranapiacaba (lugar de onde se vê o mar, também dito, miramar), nome que já era usado pelos povos indígenas que ali habitavam, para denominar a Serra de Cubatão.

Considerando-se a distribuição das residências e a relação entre as casas e a estrada-de-ferro, Morais⁵⁷ distingue três fases distintas na ocupação de Paranapiacaba, todas elas sob forte influência da ferrovia. Para melhor explicitar como se deu o

⁵⁶ Minami (1994, p. 74)

⁵⁷ Morais (2002, p.109)

processo de ocupação da Vila de Paranapiacaba, separa o processo em três momentos distintos: o primeiro corresponde às primeiras edificações realizadas no núcleo chamado de Vila Velha; o segundo é resultante dos planos de ampliação da Vila em virtude das necessidades de se reforçar o sistema de escoamento de todo o café do estado de São Paulo, quando o núcleo ficou conhecido como Vila Martin Smith, e a última parte da Vila, a Parte Alta, que surgiu simultaneamente com as demais, mas não era de propriedade da São Paulo Railway Company.

A primeira dessas fases de ocupação deu-se entre 1860 e 62, quando o núcleo foi chamado de Vila Velha. Segundo Ferreira⁵⁸, nesse local, onde estão localizados os antigos depósitos da empresa, as casas foram construídas desordenadamente, sem a implantação de um modelo de arruamento, existindo apenas um eixo de acesso entre as moradias e os locais de trabalho.

Basicamente, as tipologias das casas da Vila Velha não possuíam recuo frontal; as ruas eram de terra batida sem calçadas; a proximidade entre as moradias era significativa - tanto que os fundos dos lotes de algumas residências dão para as oficinas.

(...) nessa primeira fase de implantação da vila, as construções eram predominantemente de madeira, geminadas em blocos e havia o alojamento formado por quartos coletivos onde eram abrigados os trabalhadores solteiros. Nesse período, o desenvolvimento da Vila ficou restrito à rua principal, próxima à estação (...) ⁵⁹

A implantação do segundo sistema funicular veio a modernizar a ferrovia. Essa modernização tornou-se necessária dada a crescente demanda de produtos que trafegavam no trecho da São Paulo Railway, único acesso ferroviário até o litoral. Por essas linhas, portanto, era escoada toda a produção agrário-exportadora do estado de

⁵⁸ Ferreira (1990)

⁵⁹ Minami (1994, p. 148)

São Paulo até a década de 30 (quando este acesso ferroviário perdeu seu monopólio, com a construção da estrada de ferro de Mairinque a Santos).

A inauguração do novo sistema abriu possibilidades para a Vila de Paranapiacaba e, por volta de 1901, a empresa inglesa viu-se diante da necessidade de realizar investimentos naquele povoado. O projeto para a nova Vila, diferente do anterior, foi planejado minuciosamente pela Companhia Inglesa. Baseada em aspectos racionalistas e higienistas, a Vila Martin Smith provavelmente foi uma das precursoras dos núcleos fabris no Brasil.

Entre os investimentos então realizados, estava a construção de uma estação de passageiros, que vinha a substituir as estações provisórias que foram implantadas na inauguração da linha e que não condiziam mais com as necessidades do local, por causa do aumento do número de passageiros e de carga. Tudo no vilarejo girava em torno dos trens e da nova estação, com uma arquitetura requintada, pela qual a torre e o relógio marcavam a paisagem de Paranapiacaba ⁶⁰.

As casas construídas na Vila Nova eram todas de madeira em pinho de riga, dispostas em blocos de duas, três, quatro e seis residências; possuíam recuo frontal e varanda voltada para a rua. Nos fundos, uma rua de pedestres funcionava como viela sanitária, na qual se localizavam os banheiros das casas.

A implantação da vila caracterizava-se pelo processo de organização e hierarquização do espaço, dessa forma as moradias foram dispostas hierarquicamente no terreno.

A disposição das casas foi realizada em quarteirões organizados em uma malha xadrez. Dessa forma, com ruas nomeadas e de fácil visualização, assegurava-se que

⁶⁰ Moraes (2002, p.110)

funcionários necessários para suprir necessidades imediatas da Companhia teriam rápida localização.

Nessa segunda fase de expansão da Vila, diversas preocupações urbanísticas, de caráter higienista, sanitarista como: recuos laterais e frontais nas casas, quarteirões servidos por vielas sanitárias, construções respeitando a topografia, conforme a altitude e de acordo com o grau hierárquico dos funcionários, galerias pluviais e de esgoto, espaços reservados para atividades de lazer, bem como equipamentos sociais e educacionais e sistemas de comunicação visual.

Nesta mesma época, na Vila de Paranapiacaba foram inaugurados o mercado, onde eram vendidas frutas, legumes e onde funcionava um açougue, a escola (em 1911), o hospital e o Lira Serrano, um dos primeiros clubes de futebol do estado.

Tanto as casas da Vila Velha como da Martin Smith eram de propriedade da companhia inglesa, cedidas aos funcionários por valores irrisórios. Ao se aposentarem, os moradores eram obrigados a deixá-las.

Esse seria talvez um dos motivos que levaram, segundo Morais⁶¹, à ocupação da chamada “Parte Alta”, cujos moradores constituíam-se, na maioria, por aposentados da São Paulo Railway.

De acordo com relatos resgatados por Minami⁶², já, em 1890, havia moradores naquela área, além de uma igreja e um cemitério. Não fazendo parte do patrimônio da empresa, mas do município de Santo André, a única comunicação entre esse local e as Vilas Velha e Martin Smith era uma passarela de estrutura metálica que segmentava a cidade, passando sobre o pátio de manobras.

⁶¹ Morais (2002, p.115)

⁶² Morais (2002, p.110)

O vilarejo logo se destacou pela quantidade de comércio que ali se estabeleceu. A Parte Alta praticamente abasteceu a Vila de Paranapiacaba por um bom tempo.

Mesmo não sendo a Vila de Paranapiacaba pertencente à FEPASA, não poderia deixar de ser caracterizada em nosso trabalho por tratar-se de um modelo ímpar de Vila Ferroviária brasileira.

Vilas Ferroviárias da Companhia Mogiana

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (CM) construiu um total de 754 casas. A empresa chegou a ser a terceira maior de São Paulo, destacando-se como uma das que fizeram a interligação com outros estados. Transpondo o Rio Grande, as linhas da Mogiana chegavam a Minas Gerais, iniciando também o transporte fluvial. Ao atravessar a fronteira do estado, a Companhia trouxe para São Paulo parte do comércio desenvolvido na região do Triângulo Mineiro.

Seu principal traçado ferroviário, segundo Monteiro Filho⁶³ pode ser resumido desta forma:

(...) Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, com 1959 quilômetros, sede em Campinas. Serve aos estados de São Paulo e Minas. Principais linhas: Campinas - Ribeirão Preto- Araguari – (via Igarapava), com 783 quilômetros; ramal de Uberaba (de Jurucê a Rodolfo Paixão, Km 330 ao km 600), ramal de Poços de caldas (Km 201); ramal de Passos (de Guaranésia, Km 269, a Passos, Km 427) e vários outros ramais de extensões menores (...)

Os investimentos da Mogiana na construção de vilas não foram, no entanto, dos mais significativos do estado, se comparados aos realizados pelas Companhias Sorocabana e Paulista. Diversos fatores podem justificar este fato; entre eles, as dificuldades financeiras nas quais a empresa se envolveu em razão de sua dependência

⁶³ Monteiro Filho (1955, p. 250)

em relação à Companhia Paulista e à Sorocabana, que monopolizavam as cargas transportadas pela empresa com destino ao porto de Santos.

A Mogiana na cidade de Campinas

A Companhia Mogiana concentrou grande parte de suas atividades no município de Campinas, como escritórios, escolas de aprendizes e oficina de locomotivas. Esta última é uma construção em estilo neoclássico, que se destaca no pátio de manobras da cidade, pelo qual passavam os trens de três das grandes companhias ferroviárias: a Paulista, a Sorocabana e a Mogiana.

A estação da Mogiana funcionou, a princípio (desde 1872), junto com a estação da Paulista. Em 1893, com a primeira retificação de traçado, visando a desafogar o fluxo de trens que passavam pelo local, a Mogiana construiu, no Bairro da Guanabara, o “Pátio de Guanabara”, com 13 linhas. Abrigando também os escritórios da Companhia, no local trafegavam os trens da Sorocabana que vinham pela linha da antiga Funilense.

Nos arquivos encontra-se, conforme Morais⁶⁴, a notícia da implantação, na cidade, de um conjunto de casas, construídas para os funcionários da Mogiana. Composta por cinquenta casas, a Vila da Mogiana possui características peculiares às outras vilas ferroviárias. Nas suas proximidades há um campo de futebol, onde funcionava o “Esporte Club Mogiana”, e as instalações de atividades ligadas ao trabalho nas linhas, como barracões, depósitos e os escritórios.

Muitas casas tinham suas frentes voltadas para os trilhos. Várias tipologias de casas foram adotadas pela empresa no local. A diversidade de modelos é significativa no conjunto, que se destaca pelo número reduzido de casas geminadas. Predominam

⁶⁴ Morais (2002, p. 168)

as moradias isoladas, sem padronização de seus modelos, com um número variado de metragem quadrada e estilo arquitetônico.

Algumas casas possuem telhados de duas águas e são construções bem simples, lembrando os modelos adotados pela Companhia Paulista. Em algumas, a alvenaria levava um reforço no encontros das paredes; outras, possuíam platibandas que se destacavam no aspecto formal e na inovação de alguns recursos que passaram a fazer parte do repertório da Arquitetura Paulista.

De acordo com Saia ⁶⁵, com o advento da ferrovia, o uso de calhas e rufos – que, na maioria das vezes, eram importados (até o início do século XX) - deu outra característica ao desenho da cidade, permitindo novas formas de ocupação do lote e o rompimento com a arquitetura colonial, de acordo com a qual as casas em renque acompanhavam a testada do terreno em toda sua extensão.

Vilas Ferroviárias da Companhia Sorocabana

A Estrada de Ferro Sorocabana (EFS) construiu um total de 2.704 casas e 45 apartamentos, que se espalharam por toda a extensão da ferrovia. Segundo Monteiro Filho ⁶⁶, o principal traçado da empresa era:

(...) Estrada de Ferro Sorocabana, com 2194 quilômetros, bitola de 1,00 m; as principais linhas: São Paulo - Presidente Epitácio (via Botucatu), 890 quilômetros; Mairinque (ou Mayrink) - Santos (Km 221); Mairinque – Pádua Sales (km 277,0); ramal de Itararé (km. 408,0); ramal de Bauru (de Toledo a Bauru, Km.296); Tamanduateí- Cantareira (ex- Tramway da Cantareira, bitola mista 0,60 e 1,00), com 17 quilômetros e ramal de Guarulhos, idem, com 20 quilômetros e outros ramais Tramway Cantareira, com 43 quilômetros, na cidade de São Paulo, hoje incorporada à E.F. Sorocabana (...)

⁶⁵ Saia (1995)

⁶⁶ Monteiro Filho(1955)

A Sorocabana foi a empresa que, entre as estudadas por Moraes,⁶⁷ empreendeu o maior número de casas, destacando-se pela diversidade e quantidade de núcleos espalhados por toda a extensão da linha. O fato de a Sorocabana ter realizado o maior número de investimentos habitacionais pode ser explicado por vários fatores:

- o maior número de funcionários e a maior extensão das linhas da Sorocabana influenciaram tais empreendimentos;

- ao romper com a hegemonia do tráfego até o porto de Santos, a empresa criou uma rota alternativa para as exportações através da cidade de Mairinque;

- de bitola estreita, a Cia Sorocabana mantinha acesso a várias companhias de penetração do estado, como a Noroeste do Brasil, que também possuía bitola de 1,00m;

- diferente de outras estradas – como a Paulista - a Sorocabana foi encampada pelo Governo federal já em 1919, o que pode justificar o interesse do estado na política paternalista de concessão de moradias.

Grande parte dos documentos do período em que os Núcleos da Sorocabana foram construídos perdeu-se, eram documentos, mapas e plantas que seriam de grande valia para o estudo de parte de nossa história. Dessa forma, perdeu-se também o acesso a muitos dos motivos que levaram a esses empreendimentos. Auxiliou nesse processo de degradação dos documentos da empresa a fusão das cinco companhias e sua unificação administrativa.

Dessa forma, por meio da reunião de vários elementos, Moraes⁶⁸ analisou, de forma breve, uma pequena parte dos empreendimentos realizados pela Sorocabana.

⁶⁷ Moraes (2002, p.119)

⁶⁸ Ibid.

Casas da Sorocabana em Botucatu

A estação de Botucatu funcionou muito tempo como ponto final de linha. Construída em 1889, passou por três modificações: em 1922 foi construído um novo prédio, que em 1934 cedeu lugar à nova estação reformada em 1934, onde se localiza o prédio atual de arquitetura eclética. Destaca-se este prédio por seu frontão de pé direito duplo marcando o acesso para a plataforma de embarque por duas torres que apóiam a marquise.

Como a estação era ponto final de linha, a Companhia foi levada a realizar alguns investimentos na cidade, a fim de fixar seus trabalhadores próximos ao local de trabalho. Desta forma, destacam-se o prédio construído na esplanada de Botucatu, juntamente com a casa do chefe da estação. Esta última, de características particulares, era uma das quatro casas do conjunto construídas isoladas no lote, com o telhado de várias águas e alpendre, destacando-se do bloco contínuo de 14 casas geminadas, de extrema simplicidade, com aberturas e portas modestas⁶⁹.

A casa geminada possui economia de material, com a utilização de paredes comuns e o aproveitamento da testada do lote, deixando apenas um corredor lateral no fundo para garantir a circulação e a destinação dos resíduos, concentrando toda área molhada da construção.

O bloco de casas geminadas, assim como as casas destinadas à chefia, possuem suas frentes voltadas para a plataforma de embarque da estação. Impedindo o acesso àquele local, protegia os fundos da estação, que se comunicava com a cidade por meio apenas do fundo dos lotes das casas. Assim, o acesso ao terminal ferroviário ficava limitado ao pórtico da estação.

⁶⁹ Moraes (2002, p.129)

Com a extensão das linhas partindo de Botucatu e alcançando Presidente Epitácio e Bauru, a Sorocabana construiu na cidade algumas de suas oficinas. Foram construídas 128 residências no município, a maioria em alvenaria, e área variando de 60,00 a 100,00 m².

Conforme Morais ⁷⁰, encontramos a utilização de uma tipologia com linhas modernistas, cuja principal característica é a simplicidade do desenho e a substituição do telhado pela laje inclinada, modelo que será adotado pela Sorocabana também em outras cidades.

As Vilas da Sorocabana em Iperó

A cidade de Iperó, conhecida na data de sua fundação por Vila Santo Antônio, possuía grande influência no traçado da Estrada de Ferro Sorocabana. Localizava-se no entroncamento das linhas que seguiam para Bauru, Itararé e Presidente Epitácio, o que obrigava aos trens de todas essas procedências a que passassem por essa cidade a fim de descerem a serra por Mairinque.

Justificou também a implantação da Vila de Santo Antônio (em 1964 passou a se denominar Município de Iperó) a proximidade da estação a três hortos florestais Bela Vista e Iperó, um no município e o outro no Km 142, na cidade vizinha de Boituva. As companhias, com frequência, construíam seus escritórios administrativos perto de hortos. Além disso, o município fica próximo da cidade de Sorocaba, onde se localiza a sede da Companhia.

⁷⁰ Morais (2002)

Morais⁷¹ cita dois modelos de implantação, usados em várias cidades que possuem vilas ferroviárias. O primeiro e mais comum é o conjunto formado na esplanada da estação onde se localizam as casas, implantadas linearmente ao longo dos trilhos, e voltadas para o pátio da Companhia.

Em Iperó, as casas localizadas na Esplanada da Estação serviam diretamente aos empregados ligados ao setor de tráfego da ferrovia, como chefe de estação, telegrafistas, bilheteiros, conferentes, manobristas, pessoal da conservação de linha e telégrafos, garantindo, desta forma, a pontualidade dos serviços e o serão extra em casos de emergência. Esse tipo de implantação proporcionava também a segurança do local, ao formar uma barreira física entre a cidade e os fundos da estação a qual é protegida do movimento das pessoas que circulavam nos portões de acesso à estação.

A maioria das casas construídas na Esplanada da estação é de alvenaria. A fim de racionalizar o espaço e economizar material empregado na construção, as casas são geminadas.

A Vila de Santo Antônio, como é denominada nos arquivos da E.F.S, possui características distintas da Vila próxima à Esplanada da Estação. Esse mesmo procedimento pode ser encontrado em outras cidades, onde as ferrovias localizavam suas vilas de maior porte nas proximidades de armazéns ou oficinas, afastadas da estação, na qual circulavam os passageiros e as pequenas encomendas.

O café, principal produto transportado pelas ferrovias, era embarcado de armazéns dispostos estrategicamente ao longo da linha férrea. A Vila construída em Iperó, próxima aos barracões, possui as características anteriormente citadas. Constitui-

⁷¹ Moraes (2002, p.120)

se de 66 casas geminadas de 2 quartos, com área de 28,35 m² cada e 4 casas com 75 m², com três quartos, que serviam aos encarregados e chefes do almoxarifado.

A implantação da vila de forma ortogonal, com lotes irregulares ao fundo, aproveita o terreno resultado dos cortes e aterros realizados na implantação da linha. O sistema viário da Vila era simplificado, constituindo-se de três ruas de menor dimensão, caracterizando a hierarquização do sistema e sua interligação.

As casas não possuem ornamentação. As de 2 quartos têm telhados de duas águas e cumeeiras paralelas à rua, como as casas coloniais; as casas de 3 quartos já demonstram uma maior preocupação formal, com telhados de quatro águas e detalhes em argamassa na fachada, que distinguem o morador, demonstrando sua hierarquia dentro da ferrovia.

A Vila de Sambaiatuba em São Vicent

A Sorocabana adquiriu, em 1927, a antiga estação construída pela São Paulo Southern Railway em São Vicent, incorporando –a ao ramal Mairinque –Santos. Apesar de esse trecho ter sido inaugurado em 1937, em 1930 já havia transporte de mercadorias entre São Vicente a Samaritá, em Santos.

A nova linha quebrou o monopólio da São Paulo Railway. Em razão do crescente volume de mercadorias que desciam a Serra do Mar, a Sorocabana construiu, nas proximidades da antiga estação, uma Vila Ferroviária, com 216 residências, clube com quadra de malha, bocha, campo de futebol e armazém; o local foi denominado Vila de Sambaiatuba. Junto à Vila, a empresa possuía uma serraria, almoxarifado, depósitos e o pátio da estação.

Sambaiatuba possui equipamentos coletivos que buscavam suprir a subsistência dos moradores -como o armazém, existente também em várias vilas ferroviárias. Outro dado relevante é a preocupação da empresa com as atividades esportivas, também presente em outras vilas ferroviárias, por meio de campos de futebol e sedes de clubes, que direcionavam o lazer dos empregados das companhias nas horas de folga.⁷²

A implantação da vila foi realizada a Oeste da estação, isolando-se do acesso principal. Entre a cidade e o pátio ferroviário, que fica do lado oposto da linha, o traçado adotado pela empresa centraliza as ruas principais para a sede do clube, dando importância ao complexo esportivo.

Todas as casas construídas pela empresa em Sambaiatuba são geminadas e possuem dois dormitórios, mas têm duas tipologias distintas. Uma delas tem área de 45,61 m² e a outra 67,75 m², totalizando 54 unidades no conjunto. Ambas não possuem recuo frontal e sua locação em relação ao lote busca racionalizar o aproveitamento da área; a parte hidráulica das casas está agrupada e localiza-se próxima do corredor lateral, facilitando a saída do esgoto.

Morais⁷³ afirma que a tipologia adotada pela Sorocabana na Vila de Sambaiatuba acabou por ser adotada também em diversas outras cidades.

Observamos, ainda, o uso da madeira, nas proximidades do litoral. Em São Vicente foram construídas 33 casas com esse material, que possui boa durabilidade em áreas sujeitas a intempéries marítimas.

Os empreendimentos da Sorocabana na área portuária de Santos

⁷² Moraes (2002, p.133)

⁷³ Ibid., p. 134

Com a construção do ramal de Mairinque a Santos, ocorreu uma grande concentração de trabalhadores na área portuária desta última cidade. A fim de alocar seus funcionários, a Sorocabana empreendeu quatro sobrados geminados na Av. Senador Dantas, no Bairro do Macuco, nos fundos dos depósitos da empresa.⁷⁴

Os sobrados possuíam área de 103,26m² e mais a edícula que variava de 15 a 90m². As residências apresentavam características arquitetônicas específicas. A ornamentação com elementos clássicos, ao estilo eclético, com frontões, caracteriza o conjunto como uma obra com apelo formal, diferenciando-os na paisagem.

Na rua perpendicular à Av. Senador Dantas, nos fundos dos lotes das residências acima descritas, encontram-se outros sobrados, distribuídos em cinco blocos de seis unidades em renque, com acesso por travessas internas. Esses imóveis são um pouco menores, possuindo área de 74,10m², e não apresentam o rebuscamento formal daquele primeiro bloco.

A solução adotada em Santos foi utilizada pela Companhia Paulista ainda em outras cidades, como Araraquara, mantendo-se duas Vilas no município: uma na cidade e outra em Rincão. A iniciativa de concentrar menos funcionários em um mesmo empreendimento viabilizou-se em virtude das facilidades do transporte ferroviário, por meio do qual os trabalhadores se deslocavam de Rincão para Araraquara - como no caso da Vila Sambaiatuba, em São Vicente, cujos moradores se dirigiam à área portuária de Santos.

⁷⁴ Moraes (2002,p.136)

A Vila de Mairinque, o núcleo ferroviário da Sorocabana

Em 1937, a Sorocabana inaugura uma das mais vultosas obras de engenharia desde a construção da São Paulo Railway, com um sistema diferenciado para transpor a Serra do Mar.

(...) diferente do adotado pela Estrada de Ferro Santos – Jundiaí, era formado por um conjunto de planos inclinados e cabos de aço. A opção por esse método exigiu a perfuração de 31 túneis; a linha, toda realizada em bitola estreita de 1,00 m, serpenteava a Serra do mar (...) ⁷⁵

De acordo com Calo ⁷⁶, a nova estrada passou a concorrer com o monopólio da Inglesa junto ao Porto de Santos. Somente as companhias de bitola estreita, porém, passariam a utilizar esse trajeto, ficando a Cia Paulista, com sua bitola de 1,60m, destinada a veicular pela Inglesa em razão das dificuldades de baldeação causadas pela falta de padronização das estradas de ferro.

A quebra do monopólio da Inglesa já era pretensão das Companhias Ituana e Sorocabana desde o final do século XIX. Em 1892, decidiu-se que, no local conhecido como Mairinque, ficaria o entroncamento entre as linhas Ituana e Sorocabana. Assim, foi adquirida pela Companhia uma área de 260 alqueires, a antiga fazenda Cangüera. No local, foi realizado estudo para a implantação das novas oficinas de manutenção, armazéns, depósitos, moradias e uma estação.

Nos relatórios da Companhia Sorocabana, descritos por Geisbrecht ⁷⁷, vislumbramos a importância do núcleo implantado na Vila de Mairinque:

⁷⁵ Morais (2002, p.123)

⁷⁶ Calo (1978)

⁷⁷ Giesbrecht (2001)

(...) Serviços feitos na estação Mairink, Entroncamento da Linha Ituana e da Nova Linha para Santos, na linha S.Paulo ao Tibagy e Itararé – Projectando a Companhia vender os terrenos, que possui nas imediações desta estação para formar ali uma povoação, foi levantado o terreno numa área de 125 hectares ou cerca de 52 alqueires paulistas, dos quaes ficam destinados 72 hectares aproximadamente para as futuras oficinas centraes da Companhia, para as moradias do pessoal das mesmas e para mais necessidades futuras, sendo os restantes destinados para futura povoação. A planta elaborada previne por ora 355 lotes, com uma área média de 800 metros quadrados (20m de frente por 40m de fundo), variando as áreas entre 460m.q e 1400m. q.e mais duas chácaras, com uma área total de 331.464 metros quadrados. Os 6 largos projectados , as avenidas e ruas representam uma área de 199.109 m. quadrados ou cerca de 38% da área total da povoação. O projecto teve assim em vista garantir boas condições hygienicas para a futura povoação que pela sua posição no cruzamento de linhas importantes e altitude de 870 metros sobre o mar, pelo seu clima sadio e pela facilidade de obter-se água das cabeceiras próximas do rio Piragibú, além da facilidade de prevenir-se exgotos em tres direcções, poderá tornar-se no futuro um ponto importante (...)

A empresa implantou também um de seus hortos em área próxima da Vila. Apesar de a interligação da cidade ao Porto de Santos só ter ocorrido em 1937, a Vila, até aquele período, desenvolveu-se exclusivamente em função da ferrovia, empregando diversos trabalhadores em suas oficinas.

Segundo Morais ⁷⁸, a Vila de Mairinque possui uma implantação ímpar de uma cidade ferroviária. Os trilhos dividem a cidade ao meio com certa simetria; as ruas possuem forma orgânica, lembrando os traçados desenvolvidos nos bairros jardins americanos, a hierarquização das ruas cria vias coletoras que convergem para a estação ferroviária e a cruzam por uma passagem em nível que interliga a cidade.

A presença da ferrovia é, portanto, marcante no espaço urbano. O traçado ferroviário envolve toda a cidade, na qual se destacam as construções ferroviárias, em tijolo à vista, com detalhes em argamassa demarcando a estrutura e as cintas de amarração da edificação.

⁷⁸ Morais (2002)

A maioria das casas construídas para os funcionários da Sorocabana em Mairinque localiza-se no alinhamento predial, ocupando três quadras à frente da estação. Além desses módulos, encontramos algumas residências dispostas ao longo do traçado ferroviário, que abrigam as turmas de manutenção de linha. Em outra quadra, próxima aos escritórios da Companhia, encontramos quatro residências de área superior a 300 m², que deveriam alojar os engenheiros da empresa. A algumas quadras dali há outro conjunto, formado por residências menores, com áreas em torno de 200m², isoladas no lote, que caracterizam, como em Paranapiacaba, a hierarquia imposta na construção das casas de seus funcionários.

As casas dos funcionários em frente à estação são todas geminadas, obedecendo a duas tipologias básicas. Uma delas é formada por casas em renque, com pouca ornamentação, de um e dois dormitórios; a outra tipologia são casas com platibanda e detalhes em argamassa.

As casas de linha seguem um padrão estabelecido pela Sorocabana, padrão esse utilizado também em diversas cidades no interior paulista. Trata-se de habitações de um ou dois dormitórios, agrupadas horizontalmente a cada três, com características peculiares que mesclam a simplicidade do uso do tijolo aparente com os detalhes em argamassa. Estes detalhes possuem função estética, dando acabamento às juntas de amarração que correm sobre as portas e janelas.

Vila Ferroviária Mairink - Espaço de Socialização

Diferente de muitos trabalhos que procuram demonstrar as vilas ferroviárias como espaço de disciplinalização do trabalhador, mostraremos, com base da pesquisa

realizada por Dias ⁷⁹ na Vila Mairink, como as vilas se tornaram, ao contrário, um espaço de socialização, de participação comunitária.

O aspecto humano torna-se predominante, uma vez que a população das vilas é formada, em sua maioria, pelos trabalhadores da ferrovia. A existência das sociedades recreativas, de associações de ajuda mútua, da quantidade de festas, quermesses, sessões de cinema, promovidas por iniciativa dos moradores, confirma essa impressão.

Mediante relatos do jornal O Democrata ⁸⁰ e depoimentos de antigos moradores⁸¹, pode-se verificar o cotidiano na vila em seus primórdios e a intensa atividade coletiva desenvolvida em Mairink até o início da década de 30, quando as oficinas são novamente transferidas para Sorocaba e a vila ferroviária entra em declínio.

O perfil sócio-econômico da população era muito semelhante já que era formada, em sua maioria, pelos ferroviários e por pequenos comerciantes. Com isso, as diferenças de classe quase inexistiam e eram atenuadas pelas relações cotidianas.

Pelas narrativas, percebe-se que as atividades sociais, culturais e recreativas eram prestigiadas por quase toda a população. No depoimento do senhor José Pinto do Amaral, por exemplo, antigo professor e um dos primeiros moradores da vila, pode-se notar o tom saudoso das recordações.

⁷⁹ Dias (1994)

⁸⁰ O jornal O Democrata foi fundado por Antonio Vilaça em maio de 1917, funcionando até hoje na cidade de São Roque.

⁸¹ No centenário de Mairink, comemorado em 27/10/1990 foi editado um jornal intitulado Vila Mairink 100 anos. Quando a cidade completou 103 anos, o jornal Folha de Mairinque publicou uma edição especial comemorativa da data. Ambas as edições contém depoimentos de antigos moradores, todos com mais de 60 anos.

(...) A quermesse da festa de São José era muito concorrida pois,(...) era acompanhada por grande número de fiéis. Os que carregavam os andares vestiam-se com esmero e uniformidade, ternos e vestidos de propósito encomendados, com as cores do manto da imagem respectiva. Muita gente acompanhando ou mantendo a organização da procissão, e grande número de pessoas na janela e nas calçadas, assistindo a passagem do fervoroso préstito (...)⁸²

Os bailes, chamados de partidas dançantes, são lembrados, também, com nostalgia pelo casal Francisco e Alcina Bertolini.

(...) A vida social da cidade era intensa e, além das partidas dançantes, realizadas a cada três meses, das quais todos participavam, desde crianças até idosos, começando sempre por volta das 20 horas e terminando só no outro dia, com muito chope, refrigerantes e doces e salgados (...)⁸³

Outro antigo morador relembra essas festas:

(...) Na época tínhamos as partidas dançantes, que eram os bailes. Realizavam-se trimestralmente e não tinham proibição para idade alguma; podia-se levar a família toda e atravessávamos a madrugada. Essas partidas dançantes eram animadas pelos conjuntos de jazz bands, formadas por músicos da própria cidade que tocavam clarinete, piston, banjo, violão, cavaquinho e outros instrumentos do jazz tradicional (...)⁸⁴

O jardim público, surgido com os melhoramentos da vila e posteriormente destruído para a construção de um prédio da Sorocabana, é bastante citado nos depoimentos:

(...) Com o embelezamento da vila, havia um jardim com vários canteiros sempre floridos e bem conservados, bancos espalhados pelo jardim e um coreto onde a banda local(...) alegrava aos meninos com concertos para lazer da população. Mais tarde, nesse jardim foi construído um prédio destinado à cooperativa dos ferroviários da Sorocabana (...)⁸⁵

A sr^a Carlota Schimedt, nascida em 1907, relembra os momentos de lazer e conta o seguinte:

⁸² VILA Mayrink 100 anos (27 out. 1990, p.9).

⁸³ VILA Mayrink 100 anos (27 out. 1990, p. 4)

⁸⁴ Depoimento do sr. José Angelini (VILA Mayrink 100 anos, 27 out. 1990, p. 4)

⁸⁵ Depoimento da sra. Romilda Zecchi (JORNAL FOLHA DE MAIRINQUE, 27 out. 1993, p. 7)

“(...) Mayrink era muito festiva e todos os domingos tinha piquiniques no horto florestal, que era cartão de visitas (...)”⁸⁶

O fato de a maioria da população ser ferroviária era motivo de orgulho e gerava um sentimento coletivo de pertencerem todos a uma grande família. A Sorocabana, por seu lado, apoiava as atividades culturais e esportivas.

As práticas desportivas nas vilas também foram bastante estimuladas, especialmente o futebol. Curiosamente, todavia, são as corridas de cavalo que parecem uma atividade comum na Vila Mayrink, contando com a participação maciça da população, a qual apostava alto nos concorrentes. É o que se deduz, dada a frequência das notícias no jornal sobre essa prática:

(...) Como noticiamos no nosso número de quinze deste, realizaram-se as corridas na raia de Mayrink entre as afamadas éguas zainas de Nhô Liça e de Augusto Fonseca. Já às 15 horas era enorme o número de apreciadores deste gênero de esporte e as apostas fervilhavam; às 16:30 horas teve lugar a corrida, sendo vencedora, com grande folga e no tiro de duas quadras, a égua de propriedade do sr Augusto Fonseca (...) calcula-se que as apostas montaram a 2:500\$000, aproximadamente. A estas seguiram-se outras pequenas corridas que proporcionaram, em conjunto, uma tarde alegre aos espectadores (...)⁸⁷

Finalmente, é interessante notar que a narrativa oficial e a memória oral de quem presenciou os fatos estão muito próximas, demonstrando como esses acontecimentos foram marcantes na vida dos envolvidos. O tempo e o esquecimento, porém, cuidaram de apagar maiores vestígios, e o que ficou da fase áurea da vila foram as lembranças de intensa vida social e comunitária da população.

Vilas Ferroviárias da Companhia Paulista

⁸⁶ VILA Mayrink 100 anos (27 out. 1990, p. 6)

⁸⁷ JORNAL O DEMOCRATA (20 out. 1918, p. 2)

As vilas ferroviárias desta companhia interessam-nos, particularmente, uma vez que a Vila Ferroviária Ponte Preta foi construída pela mesma. Assim, os dados abaixo foram recolhidos durante nossa pesquisa no arquivo da Fepasa em Jundiaí.

A Companhia Paulista construiu um total de 1.612 casas ao longo de suas linhas e principais entroncamentos ferroviários.⁸⁸

Com base nos relatórios da Companhia Paulista consultados, verificamos a preocupação com a construção de alojamento para seus funcionários. Cumpre ressaltar que o conteúdo presente nesses relatórios relaciona-se a todo tipo de “prestação de contas” que a administração da Companhia dava aos seus acionistas.

No relatório de 1873 encontramos a seguinte passagem:

“(...) acham alugadas a preço que dá mais de 7 por cento várias casas construídas na estação de Campinas para dar alojamento a certos empregados que precisam morar nas proximidades da linha, também se calculado sobre o custo das mesmas (...)”⁸⁹

No relatório de 1901 verificamos a preocupação da Companhia Paulista com a manutenção, por meio de reparos, de seus edifícios e, especificamente, das casas dos empregados.

(...) na cidade de Jundiahy Paulista... caiu-se a casa do guarda da passagem... em Rocinha ...atijolou-se o poço da casa do mestre de linha...em Vallinhos...concertaram-se os telhados da estação, armazém e casa de empregados... em Campinas foram pintados a estação, armazéns, casas de empregados (...)⁹⁰

⁸⁸ MUSEU Ferroviário de Jundiaí (24 ago. 1873)

⁸⁹ MUSEU Ferroviário de Jundiaí (24 ago. 1873)

⁹⁰ MUSEU Ferroviário de Jundiaí (1901, p. 134-135).

Concluimos, pelos diferentes trechos dos relatórios, que a CP não só se responsabilizava pela construção das residências como ficava sob seu jugo todo o trabalho de conservação do patrimônio da empresa.

“(...) abriram-se novos poços para água (...) nas casas de turmas de conserva em Boa Vista e Santa Veridiana (...)”⁹¹

Podemos constatar, a respeito, casas de turma da conserva nos ramais de Jahú, Água Vermelha e Ribeirão Bonito e as especificações que se seguem: “(...) foram concertados os telhados e caiadas as casas de turma n^{os}-4,13,14,19,20,24,25,27, e 31 do tronco, as de nos- 15,17,18 e 19 do ramal de Jahú, as de nos- 6,7,8 e 9 do ramal de Água Vermelha e a de n 2 do ramal de Ribeirão Bonito (...)”⁹²

Com relação aos trabalhos executados até 31 de dezembro de 1901, pudemos obter as seguintes especificações que se seguem na tabela 2:

TABELA 2 - Número de casas construídas e localização das mesmas na linha.

| Número de Casas de Turma Construídas | Localização (KM) |
|---|-------------------------|
| 1 | KM 3 + 027 |
| 2 | 7+ 590 |
| 3 | 15+ 147 |
| 4 | 21+ 034 |
| 5 | 27 + 034 |
| 6 | 33+ 030 |
| 7 | 38+ 822 |

FONTE - MUSEU ferroviário de Jundiaí (1901,p 164).

⁹¹ Ibid., 1901, p.138.

⁹² MUSEU ferroviário de Jundiaí (1901, p. 139)

Nos relatórios apenas conseguimos obter um levantamento geral a respeito dos empreendimentos relacionados às residências sob a tutela da Companhia. Não encontramos, todavia, a denominação exata das regiões que em cada cidade, eram edificadas. Também os relatórios nada citam a respeito dos engenheiros responsáveis pelos conjuntos.

Com relação às vilas ferroviárias, existem alguns tipos determinantes de cada empresa ferroviária, as quais se repetem:

“(...) Cada uma das Companhias possui particularidades e similaridades no que diz respeito às tipologias habitacionais (...)”⁹³

A Companhia Paulista destaca-se dentre as demais companhias ferroviárias por ter sido a empresa que empreendeu o maior número de casas mistas de madeira e tijolo, solução apropriada para a época em que a empresa se desenvolveu. Outro dado importante é que a média da área das casas é de 78,42 m², e se destaca pela simplicidade de suas moradias.

O emprego do tijolo pode ser observado na passagem abaixo:

(...) O telhado dos modelos propostos pela Cia Paulista era rebuscado; possuindo águas furtadas; as moradias possuíam detalhes em argamassa dando acabamento nos caixilhos, cintas de amarração e destacando a estrutura em alvenaria com o reforço dos tijolos nos cantos da parede (...) ⁹⁴

Importa ressaltar que a casa do engenheiro residente situa-se isolada no lote, garantindo a privacidade do funcionário e de sua família. A casa destaca-se também das demais residências geminadas, com o telhado de duas águas.

⁹³ Morais (2002, p.100)

⁹⁴ Ibid, p.154.

Companhia Paulista em Jundiaí

Jundiaí chegou a construir 110 residências que deviam atender aos funcionários que trabalhavam nas oficinas da Ferrovia. De acordo com o levantamento realizado por Moraes, no entanto, na cidade constavam apenas 18 unidades empreendidas pela Companhia Paulista, fato que pode ser explicado pela venda de muitas das casas na década de setenta, quando se realizou a unificação das companhias.

No Museu da Paulista em Jundiaí encontram-se alguns modelos de casas construídas pela Companhia naquele município. Era, em sua maioria, casas geminadas, cuja construção buscava-se racionalizar ao máximo.

Companhia Paulista em Barretos

Foram construídas no município 44 casas próximas da rotunda da Companhia e de seus armazéns de carga. As residências são todas geminadas, seguindo o padrão adotado pela Paulista em várias outras cidades. As casas, dispostas ortogonalmente, possuem dois dormitórios e áreas variando de 61 a 78 m²; os banheiros se concentram no fundo do lote, em grupos de quatro, reduzindo assim o número de paredes e otimizando a fossa, utilizada como solução para a destinação dos resíduos. Nessa Vila não se encontram equipamentos de uso.

Segundo Morais⁹⁵, nas casas de Barretos, a demarcação da estrutura com o destaque na alvenaria reforçando o encontro das paredes; as janelas são estreitas, em razão das dificuldades do material empregado em vencer grandes vãos. Devido à busca por melhores condições de iluminação e insolação, aumenta a altura das aberturas; os telhados de duas águas são adotados freqüentemente. Nas casas da Ferrovia em Barretos, a tipologia adotada é bem mais singela.

Cercas de madeira demarcam os lotes das casas (algumas delas atualmente destruídas); o arruamento do conjunto não possui integração com o arruamento da cidade.

Além da Vila, a Paulista edificou na cidade de Barretos ainda outras casas, que somam um total de 66 unidades. Algumas delas localizam-se próximas da estação, e outras espalham-se pelas linhas.

Companhia Paulista em Bebedouro

Em Bebedouro encontram-se dois modelos distintos de conjuntos: um grande bloco de casas construídas na esplanada da estação, com características peculiares, e outro, localizado próximo dos depósitos de Carros e Oficinas da Companhia, constituído por uma Vila com 104 casas.

As casas, que ocupam quase um quarteirão inteiro na frente da estação, possuem os telhados otimizados alinhados paralelamente à rua. O outro conjunto de

⁹⁵ Morais (2002)

casas encontrado no município, segundo Morais⁹⁶, é formado por casas com três tipologias diferentes. Quatro residências, isoladas no lote, possuem três dormitórios em 97,90m², 22 casas, geminadas, têm dois quartos em 77,95m²; as outras 78 casas, também geminadas, possuem 77,10 m², e dois quartos.

Como em outros conjuntos da Companhia Paulista, não há equipamentos coletivos nesse Núcleo; o espaço de trabalho se interliga à Vila, que se encontra isolada da malha urbana, com parte das casas voltadas para a rua e outra para os barracões da Companhia.

As casas de engenheiros e chefes estão localizadas na extremidade do empreendimento, próximas às casas de áreas maiores; o restante das residências se divide em outras duas quadras, contínuas ao arruamento. Instaladas de frente para uma rua secundária sem saída, essas moradias se isolam da malha urbana.

⁹⁶ Morais (2002, p. 160)

3 – Vila Ferroviária Ponte Preta - Campinas

3.1 Instalação da Companhia Paulista em Campinas

Segundo o Estatuto da Companhia Paulista, foi criada uma companhia, ou sociedade anônima, que se denominou – Companhia Paulista de Estrada de Ferro de Jundiaí a Campinas. O objetivo era construir uma estrada de ferro entre essas duas cidades, a partir de planta, que teve de ser aprovada pelo governo imperial.⁹⁷ O governo concedeu então, um período de noventa anos para seu funcionamento, como pode ser explicitado na citação que consta na cláusula expressa a seguir:

(...) o governo concede à Companhia Paulista, cujos Estatutos já foram aprovados pelo Decreto n.º- 4, 283 de 28 de novembro de 1868, privilégio exclusivo pelo espaço de noventa annos contados da data deste contracto , para construir , usar e custear uma estrada de ferro, que , partindo do ponto em que finda a de Santos á Jundiahy, e fazendo com ella junccção, termine na cidade de Campinas (...)⁹⁸

Ressaltamos que tanto a sede da companhia como a sua direção geral estabeleceu-se na cidade de São Paulo.

O trecho Jundiaí a Campinas foi projetado de acordo com a planta apresentada pelo engenheiro Fox, conhecida sob a denominação de plano de Brunlees. Para tal tarefa foram necessárias acomodações apropriadas, guarda estradas, sinais em todos os pontos em que caminhos “*ordinários*” atravessassem a estrada de ferro na sua superfície.

⁹⁷ Estatuto da Companhia Paulista, Relatórios 1869-1873. (MUSEU FERROVIÁRIO DE JUNDIAÍ)

⁹⁸ Cláusula n.º-1 do artigo 4.º. (MUSEU FERROVIÁRIO DE JUNDIAÍ)

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi inaugurada em Campinas em 11 de agosto de 1872.

Segundo relatório da diretoria, esperava-se em 15 de março de 1872, concluir a construção da estrada de ferro de Jundiaí até Campinas. Os desmoronamentos ocorridos na serra de Santos, em fevereiro do mesmo ano, todavia, impossibilitaram o prosseguimento da construção da última parte da estrada, próxima a Campinas, pois o trânsito entre a capital e Santos ficou interrompido. Dessa forma, os trilhos e outros materiais não podiam ser deslocados para a obra. Cita o relatório que:

“...Esse estado de cousas permaneceu até junho. Tomaram então novo vigor os trabalhos e concluiu-se a estrada nos primeiros dias do mez de agosto, restando apenas fazer-se o assentamento das machinas nas officinas de Campinas...”⁹⁹

A seleção dos empregados de linha e as devidas nomeações para a ocupação do quadros administrativos foi realizada já em 3 fevereiro daquele ano e o primeiro inspetor geral da linha, Henrique Riettmann, precisou ser substituído pois veio a falecer em 8 de junho.¹⁰⁰

Conforme o Inspetor geral da linha, os funcionários destinados ao serviço de tráfego não tinham experiência, , mas não deixaram de desempenhar bem a função, pois foram adquirindo com o tempo o devido treinamento.

Já no relatório de agosto do ano seguinte, encontramos que o assentamento das máquinas nas oficinas de Campinas foi realizado em 30 de abril de 1873. Ainda, no que concerne à questão dos serviços de tráfego, como movimento da

⁹⁹ Relatório da diretoria da Companhia Paulista para a sessão de Assembléia geral de 28 de setembro de 1872. (MUSEU FERROVIÁRIO DE JUNDIAÍ)

¹⁰⁰ Ibid.

linha, conservação, trem rodante, tração, contas do rendimento, acidentes, etc constatamos a relação dos encarregados da alta administração da linha. São eles :

“...William Burnett - Inspector Geral, Chefe do Tráfego e Contador, Walter J. Hammond, Chefe de Tração e Engenheiro..” ¹⁰¹

Há menção sobre a preocupação Companhia Paulista em construir residências para seus funcionários de linha, todavia não há detalhes da localização de tais residências, quantidade das casas a serem construídas. Conforme descreve o relatório:

“...várias casas construídas na Estação de Campinas para dar alojamento a certos empregados que precisam morar nas proximidades da linha, também se acham alugadas a preço, que dá mais de 7 por cento calculado sobre o custo das mesmas...”

102

¹⁰¹ Relatório da Diretoria da Companhia Paulista, 24 de agosto de 1873. (MUSEU FERROVIÁRIO DE JUNDIAÍ)

¹⁰² Ibid.

Segundo Neto¹⁰³, a inauguração da Companhia Paulista transformou o espaço urbano da cidade. Era necessário construir a linha férrea, além de inúmeras estruturas relacionadas ao seu funcionamento, como grandes galpões, escritórios, oficinas de manutenção, garagem, pátio de manobras, plataformas e, finalmente, a estação ferroviária. Além da construção das denominadas “*grandes obras*”, a cidade recebeu um amplo fluxo de trabalhadores, tanto brasileiros como estrangeiros, de diferentes níveis de qualificação, que passaram a residir em Campinas a fim de trabalharem na referida companhia. Essas pessoas traziam consigo uma valiosa experiência cultural de várias regiões brasileiras e de boa parte do continente europeu.

Segundo o autor referido os europeus tiveram importante participação nas questões ligadas à Companhia Paulista. Em especial as colônias alemãs, suíças e austríacas, de fundamental importância para entendermos o final do século XIX.

“...A participação das colônias alemã, suíça e austríaca em Campinas foi intensa, ... nas áreas de educação, artes, música, biblioteca, comércio, ferrovia, indústrias, construção civil...”¹⁰⁴

Inglese, escocês e brasileiros, igualmente funcionários da Companhia Paulista, instalavam-se nas residências da Companhia Paulista no bairro da Ponte Preta (Pátio de galpões da Paulista).

(...) o senhor Thomaz Scott escocês de nascimento - nascido na cidade de Dundee- veio para o Brasil em 1886 para trabalhar na ferrovias paulistas como contramestre e, depois, engenheiro prático das oficinas da Companhia Paulista. Morou em Campinas, mais especificamente nas residências da Companhia Paulista no Bairro da Ponte Preta (Pátio de Galpões da Paulista) (...) ¹⁰⁵

¹⁰³ Santos Neto (1999, p.30)

¹⁰⁴ Ibid., p.31

¹⁰⁵ Ibid., p.33

Em virtude do surto de febre amarela, mormente entre 1889 e 1900, as oficinas e vários serviços da companhia Paulista de Estrada de Ferro foram sendo lentamente transferidos para Jundiaí. Este fato provocou a reação da Câmara Municipal, por parte da população e de muitos ferroviários ingleses, escoceses, alemães e brasileiros que residiam em Campinas, mas os surtos epidêmicos foram responsáveis por perdas de trabalhadores especializados, provocando conseqüentemente, perdas nas oficinas.

3.2- Descrição da Vila Ferroviária Ponte Preta- Campinas

Dentre as vilas ferroviárias construídas pela Companhia Paulista em Campinas, há a vila localizada no bairro Ponte Preta, construída em 1919, situada no cruzamento da avenida da Saudade com a rua Álvaro Ribeiro. (Anexo C)

A Vila da Ponte Preta constituiu-se da construção de casas geminadas duas a duas, denominadas casa de tipo 1 e casa tipo 2 e uma outra distinta isolada, denominada casa do guarda. Na quadra, foram implantadas da seguinte forma: a casa do guarda foi locada na esquina da Rua Álvaro Ribeiro com Av. Ipiranga; na Rua Álvaro Ribeiro foram locadas seis casas tipo 1, e outras seis fazendo fundo a estas de frente para a viela denominada no projeto como rua projetada e chamada posteriormente de “rua da Paulista”, e na av. da Saudade foram construídas outras oito casas do tipo 2. (Anexo D)

No projeto original (Anexo E) , aparecem ainda projetadas, na implantação, dezoito casas denominadas 2A, que não vieram a ser construídas, tendo sido implantado no lugar o Clube dos Ferroviários.

As casas tem, uma mesma conformação projectual e construtiva, diferenciando a tipo 1 que tem três quartos da tipo 2 que apresenta somente dois, ambas possuindo uma sala, um corredor interno e uma cozinha. Nos projetos não existem banheiros no corpo principal das casas, somente aparecendo na implantação geral, a locação nos cantos dos fundos dos lotes as chamadas “casinhas”, que eram latrinas de fossas negras. Na época do projeto e construção das casas (1919) a cidade de Campinas já era provida desde 1891 de rede de distribuição de água, captação e tratamento de esgotos, da Companhia Campineira de Águas e Esgotos, e achamos estranho que estas casas não tenham sido projetadas e construídas com banheiros. Na planta da casa tipo 2 aparece na cozinha, além do fogão a lenha uma pia, que deveria ser o único ponto de abastecimento de água da casa. Nos projetos também não aparecem instalações elétricas, que devem ter sido executadas, pois a cidade dispunha de distribuição de energia elétrica desde 1912, fornecida pela Companhia Campineira de Tração Luz e Força.

Conformação Construtiva original

Terreno:

As casas tipo 1 estão locadas em terrenos de medidas úteis, de 7,20m de frente por 31,40m de profundidade, totalizando 226,08 m². As casas tipo 2 estão locadas em terrenos de medidas úteis, de 7,20m de frente por 34,40m de profundidade, totalizando 247,68 m². A casa do guarda não dispomos de planta, devido a isso não foi possível descrever em detalhes.

Fundações:

As fundações são constituídas de sapatas corridas de matacões de pedra compactadas de 90 cm de base para as paredes externas e 80 cm de base para as paredes internas e 50 cm de altura. As fundações são destacadas da alvenaria das paredes, formando porões de ventilação tipo caixão perdido com 60 cm de altura, para evitar a umidade e o mofo nas paredes.

Alvenaria:

A estrutura das casas é em alvenaria auto-portante de tijolos de barro cozido, assentados com argamassa de cal e areia, com amarração entre as paredes. As paredes externas são de espessura de um tijolo e as internas de meio tijolo. Apresentam um pé direito de 3,50m, na altura do respaldo do frechal do telhado.

Pisos:

As cozinhas e corredores de circulação apresentam pisos hidráulicos, nos quartos e salas é constituído de réguas e vigamento de madeira sobre o caixão perdido de ventilação. Os pisos externos são de calçada de entorno da casa de cimentado desempenado. A calçada frontal é de mosaico português e as ruas são pavimentadas com paralelepípedos.

Forro:

O forro é constituído de lambri de madeira apoiado nas paredes e nas tesouras do telhado.

Cobertura:

A cobertura das casas é constituída de estrutura de tesouras de madeira apoiadas nas paredes externas e cobertas com telhas tipo francesas com um inclinação de 60%.

Esquadrias:

As portas e janelas são todas de madeira, apresentando folhas com venezianas e folhas com vidros nos quartos e somente folhas com vidros nas salas e cozinhas.

Acabamento externo:

As casas são todas revestidas com massa fina de argamassa de cal e areia, e deveriam ter pintura a base de cal, com diferenciação nos ornamentos das fachadas, característicos da época fazendo alusão a arquitetura eclética. O projeto apresenta ainda muretas frontais com grades e portões de ferro.

3.3- Descrição das intervenções realizadas nas residências da Vila Ponte Preta

Constatamos que ao longo dos últimos 80 anos, as residências sofreram inúmeras intervenções por parte de seus moradores, adaptando-as a diversos gostos e necessidades. O que podemos observar é que as casas foram sendo paulatinamente modificadas, com a substituição de diversos componentes construtivos e mesmo com o acréscimo de área construída.

A vila foi implantada a partir de 1919 e as casas projetadas e construídas seguiam uma padronização utilizada pela Companhia Paulista na implantação destas vilas ao longo de toda rede, sendo assim, esta padronização era generalizada não se levando em consideração questões específicas de cada local, ou de cada cidade que recebiam as residências. Por exemplo, Campinas já possuía rede de abastecimento de água e de coleta de esgotos desde 1891, e os projetos implementados contavam ainda com as latrinas locadas nos fundos dos terrenos, as chamadas “casinhas”. Acreditamos, então, que as primeiras intervenções nas casas originais deram-se com relação à introdução de instalações hidráulicas e sanitárias, com a construção de banheiros que foram inseridos no corpo das casas e as instalações hidráulicas nas cozinhas, visto que, nos projetos originais contavam somente com a locação de um fogão a lenha. Concluímos, assim, que as primeiras alterações foram de ordem prática e funcional, dotando as casas de maior conforto e melhores condições de higiene.

Paulatinamente, ao longo dos anos e com a provável deterioração dos elementos construtivos, dada a baixa manutenção nas casas, por conta dos problemas financeiros enfrentados pela Companhia Paulista, em muitos anos, em razão dos efeitos oriundos com o processo vivido até a encampação pelo Governo do Estado nos anos setenta, e mesmo com a insegurança dos moradores pelo direito à moradia, as casas deterioraram-se muito. Foram muitos anos sem manutenção, ficando a cargo somente dos moradores, que dependendo de suas condições, cuidavam ou não das casas, mas, mesmo assim, muitas casas foram modificadas na sua concepção original. Como já colocamos, áreas foram acrescentadas, houve a substituição de portas e janelas que, em razão a uma maior dificuldade em realizar a manutenção nas originais, ou pelo desejo de “modernizar” suas casas, introduziram esquadrias metálicas padronizadas.

Questões de segurança e a necessidade de espaço para abrigar veículos, contribuíram fortemente para a modificação das fachadas. Os gradis e muretas originais foram substituídos por muros altos e portões grandes fechados. Em alguns casos, foram construídas coberturas rudimentares na maioria dos casos em madeira com telhas de fibro-cimento ou de chapas metálicas, para proteção dos veículos, o que descaracterizou ainda mais as fachadas originais das casas.

Iconografia (Vila Ponte Preta)

Iconografia

Iconografia

Iconografia

Iconografia

Iconografia

3.4-Situação atual dos residentes da Vila Ponte Preta

Para averiguar a situação atual dos moradores das casas do conjunto habitacional em estudo, realizamos entrevistas com alguns deles com o objetivo de verificar a sua presente situação com relação às residências.

As entrevistas foram realizadas no dia 7, 8 e 16 de dezembro de 2005. Houve recusa de alguns moradores em prestar depoimentos, sobretudo os mais antigos, possivelmente em virtude da situação de insegurança pela qual estão passando quanto ao destino da Vila. A alegação da recusa foi o fato de que vários pesquisadores da prefeitura já tinham tirado fotos das residências, feito levantamento tipológicos do estado de conservação das casas sem lhes dar nenhuma satisfação pela razão das pesquisas, razão por que sentiram-se invadidos em seus direitos. Um exemplo foi o caso da moradora Dona Aparecida, viúva de um ex - funcionário da Fepasa que reside na vila há 50 anos, e que se recusou a conversar com esta pesquisadora., Conseguimos, no entanto entrevistar quatro moradores que se dispuseram a relatar as incertezas pelas quais estão passando.

Por exemplo, a moradora Dona Silvia Regina, 40 anos, moradora da vila há 8 anos fez o seguinte depoimento:

(...) Estamos à espera de uma definição da situação, pois a Vila está em processo de tombamento e não sabemos até quando teremos o direito de morar aqui, dessa maneira é idéia organizarmos uma cooperativa dos moradores para que juntos possamos lutar pelo nosso direito de aqui continuar residindo (...)

Silvia afirmou que precisam ter o direito de intervir nas casas, especialmente por que estas estão se deteriorando e em decorrência os moradores passam a correr riscos,

para o que se fazem necessários melhoramentos nas casas. Ela disse ter consciência que prédios públicos precisam ser restaurados desde que possam ser utilizados como creches, escolas, museus, mas as residências devem cumprir prioritariamente a função de moradia e os moradores devem ser livres para intervir. Prefere que não seja tombado o conjunto residencial, pois assim os moradores poderão ter a possibilidade de realizar as melhoras necessárias.

O marido de dona Silvia que trabalhou durante 20 anos na FEPASA e foi demitido quando a administração passou para a FERROBAM, e atualmente trabalhando em uma metalúrgica em Valinhos, deu-nos o seguinte depoimento:

(...) Um dos pontos de conflito é que os moradores constituem-se tanto dos aposentados da extinta FEPASA, como aqueles que continuam a trabalhar na FERROBAM e também os que foram demitidos após a empresa ter passado a ser regida pela FERROBAM. Dessa forma, questiona-se quem acaba tendo mais direito em permanecer nas casas (...)

Conforme o depoimento do terceiro entrevistado, Paulo Sérgio Ferreira Rosa, 39 anos, que foi funcionário da FEPASA durante 24 anos e atualmente trabalha na FERROBAM como supervisor de tráfego, o processo de ocupação das casas dava-se da maneira seguinte:

(...) O imóvel ficava vago e havia uma lista de pessoas interessadas em habitá-lo e, dessa forma, através da ordem de inscritos éramos chamados a vir morar. No início, pagávamos aluguel, todavia há 4 anos que não pagamos mais aluguel e estamos na espera do que irá acontecer. As casas estão muito ruins, há uma vizinha que precisa deixar a casa, pois um engenheiro disse que a mesma está comprometida (...)

Também afirmou gostar do local, embora ache complicada a situação de espera, pois os moradores optam por não fazer melhoras nas casas uma vez que não sabem se terão o direito de morar nelas.

Outra entrevistada foi Dona Maria Elisa que gentilmente colocou-nos em contato com seu marido Jaime Rodrigues, que foi funcionário da Fepasa de 1990-2002, primeiramente como ajudante geral, em seguida eletricista (operação de subestação), por último foi segurário (entretanto seu registro continuou como eletricista de operação). O mesmo atenciosamente prestou o seguinte depoimento da situação ocorrida no período de transição da FEPASA para a FERROBAM por volta de 1992.

No início da entrevista desabafou o seguinte: “o sindicato vendeu a nossa estabilidade para o grupo Ferrobam, pois éramos concursados e fomos demitidos.”

Disse ele que criaram uma pressão para que os funcionários fossem incentivados a se demitirem. “Éramos pressionados a assinar nossa demissão” -, o que ele se recusou a fazer.

Segundo o funcionário, a escolha dos funcionários a fim de receberem incentivo para demissão era do interesse deles, sendo incentivados aqueles que ganhavam menos, ou seja, que tinham menos tempo de FEPASA para que pagassem menos FGTS, etc. Em seguida, relatou a tristeza e a insegurança dos funcionários de Mayrinc, quando a estação foi desativada e ficaram desempregados, Jaime fora contratado para demitir os funcionários da Vila Mairinc.

Uns aceitavam sair, outros não (os de muito tempo até queriam sair, pois receberiam uma boa quantia). Mantinham, todavia, os funcionários mais antigos para não precisarem pagar FGTS, etc.

Iniciou-se então uma pressão psicológica em cima dos funcionários para que concordassem a se demitir. Relatou, então, no que consistia tal pressão. Mandavam os funcionários trabalharem longe, longe da família, ou seja, criavam uma situação ruim para que os empregados preferissem sair.

(...) No meu caso, eu fui mandado para longe, entretanto por dois dias, e depois voltava e, em seguida, mandado por três dias. Não fui transferido como outros colegas meus. Minha família lembra disso, foi um período de muito transtorno (...)

Entretanto, segundo o funcionário muitos como ele não aceitaram a situação. Até hoje há funcionários sendo transferidos para longe para que optem por pedir a demissão.

Finalmente, conta-nos que a carta de sua demissão ficou pronta. “*Eu não quero sair*”, foi o que ele disse para um colega de trabalho. “ (...) eu não tinha tempo de casa para ganhar muito, fiquei num véu de tristeza. Foram 90 dias afastados com o salário pago em casa , para que não precisassem nem encontrar com a gente (...)”

A empresa contratara um economista com estudo no exterior para liderar as diversas reuniões de que precisaram participar. Jaime conta que disse a ele:

(...) tudo o que o senhor está tentando fazer, é convencer a gente para sair, pois foi pago para isso, entretanto eu uso minha cabeça para o bem estar da minha família. Recusei-me a assinar a carta de demissão, nunca assinei carta nenhuma. Como podem demitir um funcionário concursado?..” disse ao economista que a decisão dele era não assinar. “...Ele disse que haveria uma testemunha para assinar em meu lugar. Diante disso, fui demitido, todavia não assinei (...) O sindicato se vendeu. No início, parecia que queria nos ajudar, todavia posteriormente ficou do lado da empresa (...)

Na segunda parte do seu depoimento, contou como veio a morar na vila Ponte Preta e esclareceu-nos como era o processo de seleção dos residentes e a forma de pagamento do aluguel e sua respectiva alteração na fase de mudança para a FERROBAM.

(...) Sou de Minas Gerais e comecei a trabalhar na cidade de Itirapina (MG). No início do trabalho precisava viajar muito para Campinas. Tentei uma casa na vila ferroviária, todavia havia uma hierarquia para se conseguir a moradia. Certos setores não podiam entrar, eram apenas para chefes, etc. Dessa forma, meu engenheiro -chefe negou a casa. No entanto, em seguida consegui conversar com o senhor Valter Matar, alto engenheiro da FEPASA, que

segundo o entrevistado era uma pessoa humana, e que disse para mim; você é abastecedor das locomotivas, dessa forma você tem o seu valor dentro da ferrovia, viajar para lá e para cá é muito cansativo para você; escreva uma carta solicitando a moradia e foi isto que eu fiz. Em seguida seu Valter mandou me chamar e disse : a casa é sua, zele por ela. Em Itirapina cheguei a morar em casa de Vila, e tentaram me tirar, todavia seu Valter da Mata conseguiu intervir e manteve-me lá. Com relação ao preço do aluguel, ele deixou com que eu fizesse um acordo de pagar mais barato, por um valor simbólico que era descontado do holerite. Quando a FEPASA foi vendida para a FERROBAM, passamos a receber um boleto em casa para pagarmos o aluguel, todavia não sabíamos para quem estávamos pagando. Dessa forma, parei de pagar e outros moradores aqui também, paramos de pagar e pararam de vir os boletos. O que eu sei é que uma empresa terciária recebeu a vila a troco de dívida da FERROBAM. A empresa não se preocupa com nada que não se refira à linha. A empresa queria fazer um contrato de aluguel conosco, entretanto como não era vantajoso, o nosso advogado não concordou. Aonde passava o trilho, a FERROBAM deu uma quantia para cada família como indenização para sair. Com relação à nossa vila, não sabemos quem é o dono, se existe dono, se vão indenizar ou não. No início, freqüentei duas reuniões da Associação dos moradores, mas depois larguei mão, pois não chegavam a conclusão nenhuma. Os moradores aqui estão unidos, pois todos estão no mesmo barco. Há moradores de 35 anos. A solução é que eles nos indenizem, assim saímos daqui (...)

Pelas entrevistas realizadas, infere-se que, após a FEPASA ter sido vendida para a Ferrobam em 1998 ,esta empresa não se interessou pelo Patrimônio de residências. Dessa forma, a Vila Ponte Preta foi vendida para a iniciativa privada.

Desde a venda do conjunto habitacional, seus moradores desconhecem qual será o destino das casas. Se serão tombadas como patrimônio, que foi o que estamos tentando realizar junto ao Condepacc. (anexo 7 segue a documentação) ou se serão vendidas para no local serem construídos edifícios.

3.5- Proposta de Tombamento da Vila Ferroviária Ponte Preta – Campinas, SP

Ainda na fase inicial das pesquisas que nos levaram a presente tese, constatamos a deterioração das casas da Vila Ferroviária Ponte Preta com risco de vida para seus residentes. A exemplo do que aconteceu nas 34 casas da Vila Manoel

Freire¹⁰⁶, no bairro Vila Industrial, onde após o tombamento o Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (Condepacc) em parceria com a Caixa Econômica Federal (CEF) iniciou intervenções para salvar as casas da referida Vila, na presente tese propomos que igual parceria seja realizada pelos órgãos supra citados com o objetivo de restaurar a Vila Ferroviária Ponte Preta conforme O Programa de Arrendamento Residencial da CEF que possui uma linha especificamente voltada para a recuperação de imóveis privados, reconhecidos como patrimônio histórico.

Assim, dada a importância da preservação deste patrimônio ferroviário, foi solicitado no dia 19 de outubro de 2004 a abertura do estudo de tombamento da Vila Ferroviária Ponte Preta, tendo sido a petição aceita junto ao Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (Condepacc). Até a presente data, todavia, não se concretizou o tombamento.

Dentro deste contexto, então, seguimos a linha de pensamento da coordenadora do Condepacc, sr^a Daisy Serra Ribeiro:

“(...) A opção inicial do projeto de recuperação da vila é o morador. Não existe nenhuma intenção de se refazer o perfil da população local (...)”, garante, a responsável pela Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural, órgão ligado ao Condepacc e à Secretaria Municipal de Cultura de Campinas.

Finalmente ressaltamos que a conscientização, pelos moradores locais, da importância da preservação do patrimônio é fundamental para o sucesso de todas as

¹⁰⁶ A Vila Manoel Dias, por exemplo, que integra a Vila Industrial de Campinas (SP), começou a ser construída por volta de 1908, para os funcionários da Mogiana.

etapas do tombamento e posterior restauração visando manter as possíveis características originais da Vila.

Conclusão

A Vila da Ponte Preta em Campinas, foi implantada a partir de 1919 pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro. As casas projetadas e construídas seguiam uma padronização utilizada pela Companhia na implantação destas vilas ao longo de toda rede. Esta padronização era generalizada não se levando em consideração questões específicas de cada local, ou de cada cidade que recebiam as residências. A Vila constituiu-se de casas geminadas duas a duas, com uma mesma conformação projetual e construtiva denominadas casa de tipo 1 e casa tipo 2 e uma outra distinta isolada, denominada casa do guarda. A tipo 1 tem três quartos e a tipo 2 somente dois, ambas possuindo uma sala, um corredor interno e uma cozinha. Nos projetos não existem banheiros no corpo das casas, somente aparecendo nos fundos dos lotes as chamadas “casinhas”, que eram latrinas de fossa negra. Como na época do projeto e construção das casas a cidade de Campinas já era provida de rede de distribuição de água, captação e tratamento de esgotos, torna estranho que estas casas não tenham sido projetadas e construídas com banheiros. Na planta da casa tipo 2 aparece na cozinha, além do fogão a lenha, uma pia, que deveria ser o único ponto de abastecimento de água da casa. Nos projetos também não aparecem instalações elétricas que poderiam ter sido executadas, pois a cidade dispunha de distribuição de energia elétrica desde 1912.

Constatamos que ao longo dos últimos 80 anos, as residências sofreram inúmeras intervenções por parte de seus moradores, adaptando-as a diversos gostos e necessidades, sendo paulatinamente modificadas, com a substituição de diversos componentes construtivos e mesmo com o acréscimo de área construída.

As primeiras intervenções nas casas originais devem ter-se dado com relação à introdução de instalações hidráulicas e sanitárias, com a construção de banheiros que foram inseridos no corpo das casas e as instalações hidráulicas nas cozinhas, visto que, conforme já mencionado nos projetos originais, contavam somente com um fogão a lenha. Concluímos, assim, que as primeiras alterações foram de ordem prática e funcional, dotando as casas de maior conforto e melhores condições de higiene.

Subsequente e paulatinamente, ao longo dos anos, as casas deterioraram-se muito. Isto se deve a vários fatores: 1) baixa manutenção das casas pela Companhia Paulista por conta dos problemas financeiros enfrentados por ela até a sua encampação pelo Governo do Estado; 2) a insegurança dos moradores pelo direito à moradia; 3) muitos anos ficando as mesmas sob a responsabilidade dos moradores que dependendo de suas condições financeiras cuidavam ou não das casas. Muitas casas foram modificadas na sua concepção original, áreas foram acrescentadas, houve a substituição de portas e janelas que, em razão a uma maior dificuldade em realizar a manutenção nas originais ou pelo desejo de “modernizar” suas casas, introduziram esquadrias metálicas padronizadas. Questões de segurança e a necessidade de espaço para abrigar veículos contribuíram fortemente para a modificação das fachadas. Em alguns casos, foram construídas coberturas rudimentares algumas vezes em madeira com telhas de fibro-cimento ou de chapas metálicas para proteção dos veículos, o que descaracterizou ainda mais as fachadas originais das casas.

Entrevistas realizadas com alguns moradores com o objetivo de verificar a sua presente situação com relação às residências, mostraram que alguns acham que precisam ter o direito de intervir nas casas, especialmente por que estas estão deterioradas e em decorrência os moradores passam a correr riscos, para o que se faz necessário melhoramentos nas mesmas. Alguns afirmaram ter consciência que prédios públicos precisam ser restaurados desde que possam ser utilizados como creches, escolas, museus, porém as residências devem cumprir prioritariamente a função de moradia e os moradores devem ser livres para intervir. Um dos pontos críticos é que os moradores constituem-se tanto de aposentados da extinta FEPASA como aqueles que continuam a trabalhar e também os que foram demitidos após a empresa ter passado a ser regida pela FERROBAM. Dessa forma, como é questionável quem acaba tendo mais direito em permanecer nas casas, os moradores optam por não fazer melhorias nas mesmas, uma vez que não sabem se terão o direito de continuar morando nelas.

Já na fase inicial das pesquisas que culminaram na presente tese, constatamos a deterioração das casas da Vila Ferroviária Ponte Preta com risco de vida para seus residentes. Assim, solicitamos no dia 19 de outubro de 2004 a abertura do estudo de tombamento da Vila em questão, com vistas a realizar restaurações para salvar as

casas da Vila, dentro da linha de pensamento da coordenadora do Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (Condepacc), Sr^a Daisy Serra Ribeiro, de que a opção inicial do projeto de recuperação da vila é o morador. Não existindo nenhuma intenção de se refazer o perfil da população local, a petição foi aceita junto ao Condepacc. Até a presente data, todavia, não se concretizou o tombamento.

Finalmente é importante ressaltar que, a conscientização da preservação do patrimônio pelos moradores locais é fundamental para o sucesso de todas as etapas do tombamento e posterior restauração, visando manter as possíveis características originais da Vila.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ABREU, Regina e Chagas, Mário (orgs). **Memória e patrimônio**: ensaios contemporâneos. Rio de Janeiro: DP&A, 2003.

ALVES, Odair Rodrigues. **Estrada de ferro Sorocabana**: cinco fases de sua história. [S.l.], 1935.

ANDRADE, Antonio Luiz Dias de. **Um estado completo que pode jamais ter existido**. 1993. Tese (Doutorado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1993.

ANDRADE, Carlos R.M. O plano de Saturnino de Brito para Santos e a construção da cidade moderna no Brasil. **Espaço e debates**, v. 11, n. 34, 1991.

ANDRADE, Mario de. **Cartas de trabalho**: correspondência com Rodrigo Mello Franco de Andrade (1936-1945). Rio de Janeiro: MINC/SPHAN/ Pró-Memória, 1981.

ANDRADE, Rodrigo Melo Franco de. **Brasil**: monumentos históricos e arqueológicos. México: Instituto Panamericano de Geografia e História, 1952.

ARACIL, Rafael. La investigación en arqueología industrial. In: JORNADAS SOBRE LA PROTECCIÓN Y REVALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO INDUSTRIAL, 1, 1982, p.15-24, **Anais...** Bilbao: Gobierno Basco, 1982.

ARANHA, Maria Beatriz de Camargo. **O café e a estrada de ferro do estado de São Paulo**: um testemunho: Carlos Schmitt. Trabalho de conclusão de curso (Graduação) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.

ARANTES, Antonio Augusto (Org.). **Produzindo o passado**: estratégias de construção do patrimônio cultural. São Paulo: Brasiliense, 1984.

ARAÚJO, Francisco César de. **Estrada de ferro Bragantina: uma trajetória nos trilhos do tempo (1872-1967)**. Bragança Paulista: Prefeitura Municipal, 1998.

ARAÚJO, O. Egídio. O papel da habitação no nível de vida da família operária. **Revista do Arquivo Municipal**, n. 82, 1942.

AZEVEDO, Fernando. **Um trem corre para o oeste**. São Paulo: Melhoramentos, [s.d.].

AZEVEDO, Rodrigo Melo Franco. **Seus tempos**. Rio de Janeiro: MINC/SPHAN/ Pró-Memória, 1986.

AZEVEDO, Rodrigo Melo Franco. **SPHAN**. Rio de Janeiro: MINC/SPHAN/ Pró-Memória, 1987.

BADARÓ, Ricardo. **O despontar da modernidade**. [S.l.], 1996.

BALUT, Pierre- Yves (1984-85). L´archéologie buissonnaire: 2, L´archéologie industrielle. **Revue d´archéologie moderne et d´archéologie generale**. Paris: 3, p. 243-258.

BARDI, Pietro Maria. **Lembrança do trem de ferro**. São Paulo: Banco Sudameris Brasil, 1983.

BARRETO, Margarita. **Turismo e legado cultural** . Campinas: Papyrus, 2000.

BEM, Sueli de. **Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas**. 1998. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

BLAY, Eva Alterman. Dormitórios e vilas operárias. In: VALLADARES, Licia do P. (Org.) **Habitação em questão**. Rio de Janeiro: Zahar, 1980. p.143-154.

BLAY, Eva Alterman. **Eu não tenho onde morar**: vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1985.

BONDUKI, Nabil Georges. (Org.). **Habitat**: as práticas bem sucedidas em habitação, meio ambiente e gestão urbana nas cidades brasileiras. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel, 1997.

BONDUKI, Nabil Georges. **Origens da habitação social no Brasil**. 3. ed. São Paulo: Estação Liberdade, 1998.

BOSI, Ecléa. **Memória e sociedade**: lembranças de velhos. São Paulo: T.A Queiroz, 1979.

BRANDI, Cesare: **Teoria del Restauro**. Torino: Einaudi, 1977.

BRASIL. Decreto Lei nº 25, de 30 de novembro de 1937. [S.I.]

BRUAND, Yves. **Arquitetura contemporânea no Brasil**. São Paulo: Perspectiva, 1984.

BUCHANAN, R.A. **Industrial archaeology in Britain**. Harmondsworth: Penguin, 1972.

CALDEIRA, Jorge. Mauá. **Empresário do Império**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

CALÓ, Fabrício. **Ferrovias paulistas**: a influência da ferrovia no espaço regional. Trabalho de conclusão de curso (Graduação) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1978.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo**. São Paulo: Difel, 1977.

CARDOSO, Adauto L. A produção e reprodução dos assentamentos precários. In: MINISTÉRIO DAS CIDADES, Brasília, 2003.

CARPINTÉRO, Marisa Varanda T. **A construção de um sonho**: os engenheiros, arquitetos e a formulação da política habitacional no Brasil. Campinas: Unicamp, 1997.

CASTILHO, Ana Luisa de Howard. **A Vila de Paranapiacaba e a problemática da intervenção**. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

CASTRO, Sonia Rabelo. **O estado na preservação de bens culturais**: o tombamento. Rio de Janeiro: Renovar, 1991.

CHOAY, Françoise: **A alegoria do patrimônio**. São Paulo: Unesp, 2001.

CORDEIRO, José Manuel Lopes. **Arqueologia industrial**: um mundo a descobrir, um mundo a defender. Lisboa: Faojovem, 1987.

CORONA, Eduardo; LEMOS, Carlos. **Dicionário da arquitetura brasileira**. São Paulo: Artshow Books, 1989.

CORREIA, Telma de Barros. **Pedra**: plano e cotidiano operário no sertão. Campinas: Papyrus, 1998.

COSTA, Cacilda Teixeira da. **O sonho e a técnica**: a arquitetura de ferro no Brasil. São Paulo: EDUSC, 1994.

COSTA, Lúcio. **Lúcio Costa**: registro de uma vivência. São Paulo: Empresa das Artes, 1995.

CURY, Isabelle. (Org.) **Cartas patrimoniais**. 2.ed. Rio de Janeiro: Iphan, 2000.

DAVID, Eduardo Gonçalves. **A ferrovia e sua história**: a estrada de ferro central do Brasil. Rio de Janeiro: AENFER, 1998.

DEBES, Célio. **A caminho do oeste**: subsídios para a história da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das Ferrovias de São Paulo. São Paulo: [S.I.], 1968. Pt. 1.

DEFFONTAINES, Pierre. Como se constituiu no Brasil a rede de cidades. **Boletim geográfico do instituto brasileiro de geografia e estatística**, São Paulo, n. 14-15, 1944. Suplemento.

DELLA MANNA JÚNIOR, Dante. **Mayrink**: conjunto de habitações de ferroviários. Trabalho de conclusão de curso (Graduação) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1981.

DIAS, Maurício Sérgio. **Cidade e ferrovia**: estação Mayrink. Assis: Faculdade de Ciências e Letras de Assis, fev. 1994. (Relatório semestral)

ESTATUTO da cidade: guia para implementação pelos municípios e cidadãos. Brasília: Instituto Pólis, 2001.

FABRIS, Anna Tereza (Org). **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel/EDUSC, 1987.

FALCONER, Keith; HAY, Geoffrey. **The recording of industrial sites**: a review. [S.I]: CBA Industrial Archaeology Research Committee, 1981.

FARAH, Flávio; FARAH, Marta Ferreira Santos. **Vilas de mineração e de barragens no Brasil**: retrato de uma época. São Paulo: Instituto de Pesquisas Tecnológicas, 1993.

FERREIRA, João et al. **Paranapiacaba**: estudos de memória. Santo André: Public, 1990.

FONSECA, Maria Cecília Londres: **O patrimônio em processo**: trajetória da política federal de preservação no Brasil. UFRJ: IPHAN, 1997.

FOUCAULT, Michael. **Microfísica do poder**. Rio de Janeiro: Graal, 1980.

GASPAR, Antonio Francisco. **Pequeno histórico da Mayrink a Santos**: meus serviços prestados a essa linha entre Mayrink e Samaritá. Sorocaba: [s.i.], 1962.

GIESBRECHT, Ralph Mennucci. **Um dia o trem passou por aqui**: a história e as estórias dos trens de passageiros no estado de São Paulo e as saudades que eles deixaram. São Paulo: Studio 4, 2001.

GRAVAGNUOLO, Benedetto. **História del urbanismo en Europa (1750-1960)**. Madrid: Akal Ediciones, 1998.

GUIRARDELLO, Nilson. **À beira da linha**: formações urbanas da noroeste paulista. São Paulo: Unesp, 2002.

HALL, Peter. **Cidades do amanhã**. São Paulo: Perspectiva, 2002.

HISTÓRIA do Urbanismo. **Ocolum ensaios**: revista de arquitetura e urbanismo. Campinas, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, n. 2, jan. 2002.

HOGAN, Daniel J. ; OLIVEIRA, Maria Coleta F. A. de; SYDENSTRICKER NETO, John Marion. **Café, ferrovia e população**: o processo de urbanização em Rio Claro. Campinas: Universidade Estadual de Campinas, Núcleo de Estudos da População, 1986. 38f.

ICOMOS, 1966. **Revista do patrimônio histórico e artístico nacional**, n. 22, p. 106-107, 1987.

INSTRUMENTOS urbanísticos contra a exclusão social. **Revista Pólis**, n.29, 1997.

JORNAL FOLHA DE MAIRINQUE. Mairinque, [S.I.], 27 out. 1993. Especial em Comemoração aos 103 anos da cidade.

JORNAL O DEMOCRATA. Mairinque, [S.I.], 20 out. 1918, p. 2.

KATINSKY, Júlio. Ferrovias nacionais. In: SHOZO, Motoyama (Coord.). **Tecnologia e industrialização no Brasil**. São Paulo: UNESP, Centro Estadual de Educação Paula Souza, 1994.

KÜHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação**. São Paulo: Ateliê/FAPESP/SEC, 1998.

KÜHL, Beatriz. Questões teóricas relativas à preservação da arquitetura industrial. **Revista Desígnio**, n. 1, 2004.

KUNIYOSHI, Celina. **Histórico sobre a estação de Mayrink: processo de tombamento da estação ferroviária de Mayrink**. São Paulo: CONDEPHAAT, 1986.

LA MONICA, Giuseppe. **Ideologia e prassi del restauro**. Palermo: Nuova Presenza, 1974.

LA REGINA, Adriano. **Preservação e revitalização do patrimônio cultural na Itália**. São Paulo: FAUUSP, 1982.

LA REGINA, Francesco. **William Morris e l'anti-restauration movement**. Restauro. [S.l.], 1974, n. 13/14.

LAPA, José Roberto do Amaral. **Cidade os cantos e os antros**. São Paulo: EDUSP, 1995.

LE CORBUSIER. **A carta de Atenas**. São Paulo: Hucitec / EDUSP, 1993.

LEITE, Rogério Proença de Souza. **Espaço público e políticas dos lugares** : usos do patrimônio cultural na reinvenção contemporânea do Recife antigo. 2001. 390 f. Tese (Doutorado) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

LEMAIRE, Raymond. **Authenticité et patrimoine monumental**. Restauro. Napoli, 1994, n. 129, p. 7-24.

LEME, Maria Cristina da Silva. A formação do pensamento urbanístico no Brasil (1895-1965). In: LEME, Maria Cristina da Silva (Org.). **Urbanismo no Brasil (1895-1965)**. São Paulo: Fupam/ Studio Nobel, 1999. p.20-38.

LEMOS, Carlos A. Cerqueira. Ecletismo em São Paulo. In: FABRIS, A. (Org.) **Ecletismo na arquitetura brasileira**. São Paulo: Nobel/EDUSP, 1987.

LÉON, Paul. **La vie des monuments français**. Paris: Picard, 1951.

LÉON, Paul. **Les monuments historiques**: conservation-restauration. Paris: Henri Laurens, 1917.

LEWIS, Colin. **Public policy and private initiative**: railway buildings in São Paulo (1860-1889). Londres: University of London, Institute of Latin American Studies, Research Papers, 1991.

LIGAÇÃO Mayrink / Santos, A. **O estado de São Paulo**, São Paulo, p. 8, 3 dez. 1937.

LIMA, Othon Álvares de Araújo. **Sistema ferroviário brasileiro**: estudo econômico. São Paulo: APEC, 1965.

LUCIANI, Roberto. **Il restauro**: storia, teoria, techniche, protagonisti. Roma: Palombi, 1988. 220p.

MARCONI, Paolo . **Il restauro e l'architetto**. Venezia: Marsilio, 1993.

MARCONI, Paolo. **Dal piccolo al grande restauro**. Venezia: Marsilio, 1988.

MARCONI, Paolo. **Proteção e revitalização do patrimônio cultural no Brasil**: uma trajetória. Brasília: MEC/SPHAN/Pró-Memória, 1980.

MARCONI, Paolo. **Restauração e revitalização de núcleos históricos**: análise face à experiência francesa. Brasília: [S.I.], 1980.

MARICATO, Ermínia. **Brasil cidades, alternativas para a crise urbana**. Petrópolis: Vozes, 2001.

MARQUES, Flávio Saes de Azevedo. **As ferrovias de São Paulo (1870-1940)**. São Paulo: Hucitec, 1981.

MATTOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias** : a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa-Omega, 1974.

MENEGUELLO, Cristina; RUBINO, Silvana (Orgs.) Coletânea de textos. In: ENCONTRO EM PATRIMÔNIO INDUSTRIAL, 1., 2004, Campinas. **Anais...** Campinas: Universidade Estadual de Campinas, 17-20 nov. 2004.

MILET, Vera. **A teimosia das pedras**: um estudo sobre a preservação do patrimônio ambiental do Brasil. Olinda: Prefeitura de Olinda, 1988.

MINAMI, Issao. **Vila Martin Smith, no Alto da Serra, em São Paulo**: um exemplo típico de Model Company Town. 1994. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 199.

MONTEIRO, Ana Maria Reis de Góes. **Ramos de Azevedo, presença e atuação profissional em Campinas (1879-1886)**. 2000. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2000.

MONTEIRO FILHO, Jeronymo. **Traçado das estrelas I** : ferrovias. 4.ed. Rio de Janeiro: Universidade do Brasil, 1955.

MORAIS, Marcelo de. **As vilas ferroviárias paulistas**: arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários. 2003. 238f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Escola de Engenharia de São Carlos, Departamento de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2002.

MORRIS, William: **Collected works**. Londres: [S.l.], 1915.

MUSEU ferroviário de Jundiaí. **Relatório da CP**. Jundiaí, 24 ago. 1873 e 1901.

NORMAS de Quito. In: REUNIÃO SOBRE CONSERVAÇÃO E UTILIZAÇÃO DE MONUMENTOS E LUGARES DE INTERESSE HISTÓRICO E ARTÍSTICO. [S.I.].

Organização dos Estados Americanos, nov./dez. 1967. Disponível em:

<www5.mp.sp.gov.br:8080/caouma/docstextos/amb/patrcultural/quito-67.htm> Acesso em: 2006.

OLIVEIRA, João Gualberto de. **Conselheiro Francisco de Paula Mayrink** : as ferrovias paulistas. Pioneiros: São Paulo, 1958.

OLIVEIRA, Mario Mendonça. **Teoria da conservação e da restauração**. 1985. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade Federal da Bahia, Salvador, 1985.

PANE, Roberto. **Attualità e dialettica del restauro**. Chieti: [S.I.], 1987.

PARENT, Michel. **Promenade parmi les trésors de la France**: lutte pour leur sauvegarde. Paris: L'Épargne, 1989.

PASSARELI, Silvia Helena. **O diálogo entre o trem e a cidade**: o caso de Santo André. 1994. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1994.

PHILLIPS, Alan. **Arquitetura industrial**. São Paulo: Universidade Estadual de Campinas, 1993.

PIRES, Maria Coeli Simões. **Da proteção ao patrimônio cultural**. Belo Horizonte: Del Rey, 1994.

PLANO Diretor do Município de Campinas. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas, 1996.

POLÍTICAS públicas para o maneja do solo urbano. **Revista Pólis**, n. 27,1996.

PORTELA, Eulalia Mendes; MOURA, Geraldo Andréa e. Planos diretores urbanos: limites dos instrumentos e desafio para a gestão urbana. In: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE GESTÃO DA TERRA URBANA E HABITAÇÕES DE INTERESSE SOCIAL, 2000, Campinas. **Anais...** Campinas: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2000. 1 CD-ROM

PUJOL JÚNIOR. Uma estação modelo. **Revista Polytechnica**, v.4, jun./ago. 1908.

RAISTRICK, Arthur. **Industrial archaeology**: an historical survey. London: Eure Methuen,1972.

REGULAÇÃO urbanística e exclusão territorial. **Revista Pólis**, n. 32, 1999.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Relatório técnico para as obras de recuperação da Estação de Mairinque**. São Paulo: PLANART/ Planejamento e Arquitetura Ltda, 1979.

RELATÓRIO de obras particulares. Campinas: Arquivo da Cidade de Campinas, 29 abr. 1896.

RELATÓRIO de obras particulares. Campinas: Arquivo da Cidade de Campinas, 13 maio 1896.

RELATÓRIO de obras particulares. Campinas: Arquivo da Cidade de Campinas, 24 fev. 1899.

RELATÓRIO de obras particulares. Campinas: Arquivo da Cidade de Campinas, 11 março 1899.

RELATÓRIO de obras particulares. Campinas: Arquivo da Cidade de Campinas, 16 março 1899.

RELATÓRIO de obras particulares. Campinas: Arquivo da Cidade de Campinas, 5 maio 1899.

RELATÓRIO de obras particulares. Campinas: Arquivo da Cidade de Campinas, 30 maio 1899.

RELATÓRIO de obras particulares. Campinas: Arquivo da Cidade de Campinas, 9 out. 1899.

RELATÓRIO de obras particulares. Campinas: Arquivo da Cidade de Campinas, 4 nov. 1901.

RELATÓRIO de obras particulares. Campinas: Arquivo da Cidade de Campinas, 30 jan. 1904.

RESTAURATION. In: VIOLLET-LE-DUC, Eugène Emmanuël. **Dictionnaire Raisonné de l'Architecture Française du XI au XVI siècle**. Paris, Gründ, [s.d]. 10v.

RESTAURO dei monumenti. In: ENCICOLPEDIA italiana di scienze, lettere ed arti. Roma: Istituto della Enciclopedia Italiana (Treccani), 1936, v. 18, p. 127-130.

REVITALIZAÇÃO de centros urbanos. **Revista Polis**, n. 19, 1994.

RIEGL, Alois. **Le culte moderne des monuments**: son essence et sa genèse, Paris: Seuil, 1984.

ROCCHI, Giuseppe. Camillo Boito e le prime proposte normative del restauro. **Restauro**, n.15, 1974.

ROCCHI, Giuseppe. John Ruskin e le Origini della moderna teoria del restauro. **Restauro**, n. 13/14, 1974.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei**: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo: Studio Nobel/ FAPESP, 1999.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. **Patrimônio histórico industrial na cidade de São Paulo**. 2004. 183f. Dissertação (Mestrado em Estruturas Ambientais Urbanas) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2004.

RUSKIN, John. **The seven lamps of architecture, sunnyside, Kent, George Allen**. 6. ed. [S.l.], 1889.

SAES, Flávio Azevedo Marques. **As ferrovias de São Paulo (1870-1940)**. São Paulo: Hucitec/MEC, 1981.

SAIA, Luis. **Morada paulista**. 3.ed. São Paulo: Perspectiva, 1995.

SANTOS, Antonio da Costa. **Campinas, das origens ao futuro**. Campinas: Unicamp, 2002.

SANTOS, Milton. **Por uma economia política da cidade**. São Paulo: Hucitec, 1994.

SANTOS NETO, José Moraes dos. **O início de uma paixão**. [S.l.], 1999.

SAULE JÚNIOR, Nelson (Org). **Direito à cidade**: trilhas legais para o direito às cidades sustentáveis. São Paulo: Max Limonad/ Instituto Pólis, 1999.

SCHICCHI, Maria Cristina; BENFATTI, Dênio (Org.). **Urbanismo**: dossiê São Paulo/ Rio de Janeiro. Campinas: Pontifícia Universidade Católica de Campinas/ Prourb, 2004.

SEPLAN. **Exposição de motivos**. Paraná, n.147/75.

SERRA, Ana Luisa Roma Couto. **Vilas operárias na Campinas do estado novo**: uma política de habitação. 2002. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Engenharia Civil, Universidade Estadual de Campinas, 2002.

SITTE, Camillo. **A construção das cidades segundo seus princípios artísticos**. São Paulo: Atica, 1992.

SOUKEF JUNIOR, Antonio. **Reabilitação do conjunto ferroviário de Mayrink**. 1999. Dissertação (Mestrado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2000.

SPOSATTI, Aldaíza (Org). **Mapa da exclusão/inclusão social da cidade de São Paulo**. São Paulo: Pontifícia Universidade Católica de São Paulo/ Instituto Pólis/ INPE, 2000.

TAGLIAVENT, Ivo. **Viollet-le-duc e la cultura architettonica dei revivals**. Bologna: Patron, 1976.

VILA Mayrink 100 anos. Mairinque, 27 out. 1990, p. 9. Edição especial em comemoração ao centenário da cidade.

ANEXO A

Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial

Preâmbulo

Os períodos mais antigos da história da Humanidade são conhecidos pelos vestígios arqueológicos que testemunham mudanças fundamentais relacionadas com os processos de fabrico de objectos da vida quotidiana. A importância da conservação e do estudo dos testemunhos destas mudanças é universalmente aceite.

Desenvolvidas a partir da Idade Média na Europa, inovações na utilização da energia assim como no comércio conduziram, nos finais do século XVIII, a mudanças tão fundamentais como as que ocorreram entre o Neolítico e a Idade do Bronze. Estas mudanças geraram evoluções sociais, técnicas e económicas das condições de produção, suficientemente rápidas e profundas para que se fale da ocorrência de uma Revolução. A Revolução Industrial constituiu o início de um fenómeno histórico que marcou profundamente uma grande parte da Humanidade, assim como todas as outras formas de vidas existente no nosso planeta, e que se prolonga até aos nossos dias.

Os vestígios materiais destas mudanças profundas apresentam um valor humano universal e a importância do seu estudo e da sua conservação deve ser reconhecida.

Os delegados reunidos na Rússia por ocasião da Conferência 2003 do TICCIH desejam por conseguinte, afirmar que os edifícios e as estruturas construídas para as actividades industriais, os processos e os utensílios utilizados, as cidades e as paisagens nas quais se localizam, assim como todas as outras manifestações, tangíveis e intangíveis, são de uma importância fundamental. Eles devem ser estudados, a sua história deve ser ensinada, o seu sentido e o seu significado devem ser explorados e clarificados para todos. Os exemplos mais característicos devem ser identificados, protegidos e conservados, de acordo com o espírito da carta de Veneza ao serviço e em proveito do presente e do futuro.

1- Definição de Patrimônio Industrial

O Patrimônio Industrial compreende os vestígios da cultura industrial que são de valor histórico, tecnológico, social, arquitectónico ou científico. Esses vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, de transmissão e de utilização de energia, estruturas e infraestruturas de transporte, assim como os locais utilizados para actividades sociais relacionadas com a indústria (habitações, locais de culto ou de educação).

A *arqueologia industrial* é um método interdisciplinar que estuda todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefactos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas ¹⁰⁷, criadas para ou pelos processos industriais. Ela utiliza os métodos de investigação mais apropriados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial.

O *período histórico* de maior relevo para este estudo estende-se deste os inícios da Revolução Industrial, a partir da segunda metade do século XVIII até aos nossos dias, sem negligenciar as suas raízes pré e proto-industriais. Para além disso, apoia-se no estudo das técnicas de produção, englobadas pela história da tecnologia.

2- Valores do Patrimônio Industrial

- i- O património industrial representa o testemunho de actividades que tiveram e ainda têm profundas conseqüências históricas. As razões que justificam a protecção do património industrial decorrem essencialmente do valor universal daquela característica, e não da singularidade de quaisquer sítios excepcionais.
- ii- O património industrial reveste um valor social como parte do registro de vida dos homens e mulheres comuns e, como tal, confere-lhes um importante sentimento identitário. Na história da indústria, da engenharia, da construção, o património industrial apresenta um valor científico e tecnológico, para além de poder também apresentar um valor estético, pela qualidade da sua arquitetura, do seu design ou da sua concepção.

¹⁰⁷ Para facilitar a compreensão, a palavra “sítios” será utilizada para referir as paisagens, instalações, edifícios, estruturas e maquinaria, excepto quando estes termos são utilizados num sentido mais específico.

- iii- Estes valores são intrínsecos aos próprios sítios industriais, às suas estruturas, aos seus elementos constitutivos, à sua maquinaria, à sua paisagem industrial, à sua documentação e também aos registros intangíveis contidos na memória dos homens e das suas tradições.
- iv- A raridade, em termos de sobrevivência de processos específicos de produção, de tipologia de sítios ou paisagens, acrescenta-lhes um valor particular e deveria ser cuidadosamente avaliada. Os exemplos mais antigos, ou pioneiros, apresentam valor especial.

3- A importância da identificação, do inventário e da investigação

- i- Todas as colectividades territoriais deveriam identificar, inventariar e proteger os vestígios industriais que pretendem preservar para as gerações futuras.
- ii- Os levantamentos de campo e a elaboração de tipologias industriais deveriam permitir conhecer a amplitude do património industrial. Utilizando estas informações, deveriam ser realizados inventários de todos os sítios identificados. Deveriam ser concebidos de forma a proporcionarem uma pesquisa fácil e um acesso livre por parte do público. A informatização e o acesso on - line na Internet constituem os principais objectivos.
- iii- O inventário constitui uma componente fundamental do estudo do património industrial. O inventário completo das características físicas e das condições de um sítio deverá ser realizado e conservado num arquivo público antes de se realizar qualquer intervenção. Muitas informações podem ser obtidas se o inventário for efectuado antes do abandono da utilização de um determinado processo industrial ou do fim da actividade produtiva de um sítio. Os inventários deverão incluir descrições, desenhos, fotografias, e um filme vídeo do referido sítio industrial ainda em funcionamento, com as referências das fontes documentais existentes. As memórias das pessoas que aí trabalharam constituem uma fonte única e insubstituível e deverão ser também registradas e conservadas, quando disponíveis.

- iv- A investigação arqueológica dos sítios industriais históricos constitui uma técnica fundamental para o seu estudo. Ela deverá ser realizada com o mesmo nível elevado de rigor com que se aplica no estudo de outros períodos históricos.
- v- São necessários programas de investigação histórica para fundamentar as políticas de protecção do património industrial. Devido à interdependência de numerosas actividades industriais, uma perspectiva internacional pode auxiliar na identificação dos sítios e dos tipos de sítios de importância mundial.
- vi- Os critérios de avaliação de instalações industriais deverão ser definidos e publicados a fim de que o público possa tomar conhecimento de normas racionais e coerentes. Com base numa investigação apropriada, estes critérios deverão ser utilizados para identificar os mais significativos vestígios de paisagens, complexos industriais, sítios, tipologias de implantação, edifícios, estruturas, máquinas e processos industriais.
- vii- Os sítios e estruturas de reconhecida importância patrimonial devem ser protegidos por medidas legais suficientemente fortes para assegurarem a sua conservação. A Lista do Património Mundial da UNESCO deverá prestar o legítimo reconhecimento ao enorme impacto que a industrialização teve na cultura da humanidade.
- viii- O valor dos sítios significativos deverá ser definido e deverão ser estabelecidas directivas para futuras intervenções. Deverão ser postas em prática medidas legais, administrativas e financeiras, necessárias para conservar a sua autenticidade.
- ix- Os sítios ameaçados deverão ser identificados de modo que as medidas apropriadas possam ser tomadas para reduzir esse risco e facilitar os projectos de reutilização.
- x- A cooperação internacional constitui uma perspectiva particularmente favorável à conservação do património industrial através de iniciativas coordenadas e partilha de recursos. Critérios compatíveis deverão ser

elaborados para colocar em comum inventários e bases de dados internacionais.

4- Protecção legal

i- O património industrial deverá ser considerado como parte integrante do património cultural em geral. Contudo, a sua protecção legal deverá ter em consideração a sua natureza específica. Ela deverá ser capaz de proteger as fábricas e as suas máquinas, os seus elementos subterrâneos e as suas estruturas no solo, os conjuntos de edifícios, assim como as paisagens industriais. As zonas de dejectos industriais e as ruínas deverão ser protegidas pelo seu potencial arqueológico e pelo seu valor ecológico.

ii- Programas para a conservação do património industrial deverão integrados nas políticas económicas de desenvolvimento assim como na planificação regional e nacional.

iii. Os sítios mais importantes deverão ser integralmente protegidos e nenhuma intervenção, comprometendo a sua integridade histórica ou a autenticidade da sua construção, não deverá ser autorizada. A adaptação e a reutilização podendo constituir uma forma apropriada e rentável de assegurar a sobrevivência de edifícios industriais, e deverá ser encorajada por apropriados controles legais, conselhos técnicos, incentivos fiscais e subvenções.

iv. As comunidades industriais que estão ameaçadas por uma rápida mudança estrutural deverão ser apoiadas pelas autoridades locais e governamentais. Eventuais ameaças para com o património industrial decorrentes de tais mudanças deverão ser antecipadas e deverão ser preparados planos para evitar o recurso a medidas de urgência.

v. Devem ser estabelecidos procedimentos para responder rapidamente ao encerramento de sítios industriais importantes, a fim de prevenir a remoção ou a destruição dos seus elementos significativos. Em caso necessário, as autoridades competentes deverão dispor de poderes legais para intervir no sentido de protegerem esses sítios.

Vi Os governos deverão dispor de organismos de consulta especializados que possam proporcionar conselhos independentes sobre as questões relativas à protecção e conservação do património industrial, e o seu conselho deverá ser solicitado em todos os casos importantes.

Vii Deverão ser desenvolvidos todos os esforços para assegurar a consulta e a participação das comunidades locais na protecção e conservação do seu património industrial.

Viii As associações e os grupos de voluntários desempenham um papel importante na identificação dos sítios, promovendo a participação pública na sua conservação e difundindo a informação e a investigação, e como tal constituem parceiros indispensáveis no domínio do património industrial.

5. Manutenção e conservação

i A conservação do património industrial depende da preservação da sua integridade funcional, e as intervenções realizadas num sítio industrial deverão, tanto quanto possível, visar a manutenção desta integridade. O valor e a autenticidade de um sítio industrial podem ser fortemente reduzidos se a maquinaria ou componentes essenciais forem, retirados, ou se os elementos secundários que fazem parte do conjunto forem destruídos.

ii A conservação dos sítios industriais requer um conhecimento profundo do objectivo ou objectivos para os quais foram criados, e dos diferentes processos industriais que se puderam ali desenvolver. Estes podem ter mudado com o tempo, mas todas as antigas utilizações deverão ser examinadas e avaliadas.

iii Deverá ser sempre dada a prioridade à conservação *in situ*. O desmantelamento e a deslocação de um edifício ou de uma estrutura só são aceitáveis se a destruição do sítio for exigida por imperativas necessidades económicas ou sociais.

iv A adaptação de um sítio industrial a uma nova utilização a fim de se assegurar a sua conservação é em geral aceitável salvo no caso de sítios com uma importância histórica particular. As novas utilizações deverão respeitar o material específico e os esquemas originais de circulação e de produção, sendo tanto quanto

possível compatíveis com a sua anterior utilização. É recomendada uma adaptação que evoque a sua antiga actividade.

v. Adaptar e continuar a utilizar edifícios industriais evitar o desperdício de energia e contribui para o desenvolvimento econômico sustentado. O patrimônio industrial pode desempenhar um papel importante na regeneração econômica de regiões deprimidas ou em declínio. A continuidade que esta reutilização implica pode proporcionar um equilíbrio psicológico às comunidades confrontadas com a perda súbita de empregos duradouros.

vi. As intervenções realizadas nos sítios industriais deverão ser reversíveis e provocar um impacto mínimo. Todas as alterações inevitáveis deverão ser registradas e as supressões de elementos significativos deverão ser inventariadas e armazenadas num local seguro. Numerosos processos industriais conferem um cunho específico que impregna o sítio e do qual resulta todo o seu interesse.

vii A reconstrução ou o retorno a um estado anteriormente conhecido, deverá ser considerada como uma intervenção excepcional que só é apropriada se reforçar a integridade do sítio no seu conjunto, ou no caso da destruição violenta de um sítio importante.

viii Os conhecimentos que envolvem numerosos processos industriais, antigos ou obsoletos, constituem fontes de importância capital cuja perda poderá ser insubstituível. Devem ser cuidadosamente registrados e transmitidos às novas gerações.

ix. A preservação de registros documentais, arquivos empresariais, plantas de edifícios, assim como exemplares de produtos industriais deve ser encorajada.

6. Educação e formação

i Um formação profissional especializada abordando os aspectos metodológicos, teóricos e históricos do patrimônio industrial deverá ser criada nos institutos tecnológicos e nas universidades.

ii. Materiais pedagógicos específicos abordando o passado industrial o seu patrimônio deverão ser elaborados para e pelos alunos dos níveis primário e secundário.

7. Preservação e interpretação

i O interesse e a dedicação do público ao patrimônio industrial e a apreciação do seu valor constituem os meios mais seguros para assegurar a sua preservação. As autoridades públicas deveriam explicar activamente o significado e o valor dos sítios industriais através de publicações, exposições, programas televisão, Internet e outros meios de comunicação. Deveriam proporcionar o acesso permanente aos sítios importantes e promover o turismo nas regiões industriais.

ii Os museus industriais e técnicos, assim como os sítios industriais preservados constituem meios importantes de protecção e interpretação do patrimônio industrial.

iii Os itinerários regionais e internacionais do patrimônio industrial podem esclarecer as contínuas transferências de tecnologia industrial e o movimento em larga escala das pessoas que as mesmas podem ter provocado, promovendo um afluxo do público interessado em conhecer uma nova perspectiva do patrimônio industrial.

Nizhny Tagil, julho de 2003.

ANEXO B

Mapa de Campinas, 1929.

ANEXO C

Mapa (Vila Ponte Preta)

Documento cedido pelo arquiteto João Verde

ANEXO D

Projeto Original da Vila Ponte Preta

Documento cedido pelo arquiteto João Verde

ANEXO E

Solicitação de Tombamento da Vila Ponte Preta

Grão - Chanceler
Dom Bruno Gamberini

Reitor
Pe. Wilson Denadai

Vice - Reitor
Profa. Ângela de Mendonça Engelbrecht

Pró- Reitoria de Graduação
Prof. Germano Rigacci Júnior

Pró- Reitoria de Pesquisa e Pós- Graduação
Profa. Vera Engler Cury

Pró – Reitoria de Extensão e Assuntos Comunitários
Prof. Paulo de Tarso Barbosa Duarte

Pró- Reitora de Administração
Prof. Marco Antonio Carnio

Sistema de Biblioteca e Informação
Profa. Rosa Maria Vivona Bertolini Oliveira

Núcleo de Editoração SBI/CCV
Bibliotecária Maria Cristina Matoso

Pontifícia Universidade Católica de Campinas
Sistema de Bibliotecas e Informação
Rua Marechal Deodoro, 1099- Centro - 13020-410- Campinas-SP
Telefone: (19) 37355883
e-mail: sbi-diretoria@puc-campinas.edu.br