

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS  
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE  
TECNOLOGIAS  
MESTRADO EM URBANISMO**

**ELIANA CRISTO DE OLIVEIRA**

**A FORMAÇÃO DO DISTRITO DE REBOUÇAS:  
ORIGEM DO MUNICÍPIO DE SUMARÉ**

CAMPINAS  
2008

**ELIANA CRISTO DE OLIVEIRA**

**A FORMAÇÃO DO DISTRITO DE REBOUÇAS:  
ORIGEM DO MUNICÍPIO DE SUMARÉ**

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.  
Orientadora: Prof<sup>a</sup>. Dr<sup>a</sup>. Ivone Salgado

CAMPINAS  
2008

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS**  
**GRÃO-CHANCELER**  
Dom Bruno Gamberini

**MAGNÍFICO REITOR**  
Prof. Pe. Wilson Denadai

**VICE-REITORA**  
Prof.<sup>a</sup> Dra. Ângela de Mendonça Engelbrecht

**PRÓ-REITORIA DE PESQUISA E PÓS-GRADUAÇÃO**  
Prof.<sup>a</sup> Dra. Vera Engler Cury

**DIRETOR DO CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE  
TECNOLOGIAS**  
Prof. Dr. Orandi Mina Falsarella

**COORDENADOR DO PROGRAMA  
DE PÓS-GRADUAÇÃO STRICTO SENSU EM URBANISMO  
CURSO DE MESTRADO EM URBANISMO  
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: URBANISMO**  
Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior

Ficha Catalográfica  
Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas e  
Informação - SBI - PUC-Campinas

**t711.5098161 Oliveira, Eliana Cristo de.**

O48f

A formação do Distrito de Rebouças: origem do Município de Sumaré / Eliana Cristo de Oliveira. - Campinas: PUC-Campinas, 2008.  
113p.

Orientadora: Ivone Salgado.

Dissertação (mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Pós-Graduação em Urbanismo.  
Inclui bibliografia.

1. Bairros - Sumaré (SP) - História. 2. Cidades e vilas - História. 3. Sumaré (SP) - História. 4. Ferrovias - São Paulo (Estado) - História. 5. Planejamento Urbano.  
I. Salgado, Ivone. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de tecnologias. Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

# DEDICATÓRIA

Aos meus pais **Eunice e Arlindo(In memória)**,  
pelo incondicional amor e apoio  
em toda minha trajetória de vida.  
À minha filha Polliana,  
por todo carinho e compreensão,  
mesmo em momentos de ausência.

# AGRADECIMENTOS

À Prof<sup>a</sup>. Dra. Ivone Salgado, pela oportunidade de ser sua aluna e orientanda, em especial pela sua eterna paciência e atenção dedicada em todos os nossos encontros.

Aos Coordenadores do Curso Ivone Salgado (2006/2007) e Wilson R.Santos Jr (2007/2008)  
Pelo apoio e companheirismo na

Aos funcionários da PUC-Campinas, em especial a Marjorie, Paula e Luis pela atenção e ajuda durante o curso e conclusão deste trabalho.

Aos funcionários da Prefeitura Municipal de Sumaré,

Aos funcionários do Pró-memória de Sumaré

Aos inúmeros amigos e colegas de trabalho, pelo incentivo e ajuda. Em especial aos amigos Cristiano, Bruno e Viviane pela colaboração decisiva para conclusão deste trabalho.

# RESUMO

OLIVEIRA, Eliana Cristo. A origem do Distrito de Rebouças: origem do município de Sumaré. 2008. 106f. Dissertação ( Mestrado em Urbanismo) – Pós-graduação em Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2008.

Este trabalho analisa o processo de estruturação da área inicial da cidade de Sumaré no final do século XIX e início do século XX, quando este município ainda era chamado de bairro de Rebouças , povoado de Rebouças e depois a partir de 1916 virou o Distrito de Rebouças que neste período estava sob a administração de Campinas. Analisa os elementos e os agentes sociais envolvidos na configuração espacial e no desenho da malha urbana de Rebouças que se inicia no final século XIX, esta investigação também realiza o resgate da história urbana de Rebouças, considerando a participação dos trilhos e do prédio da Estação Rebouças para passageiros e cargas, ambos construídos em 1875 pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, as formas de apropriação e uso desse espaço, que revelam portanto a concepção de mundo e das necessidades na temporalidade-espço que foram produzidos.

Palavras chaves: HISTÓRIA, CIDADES E VILAS, FERROVIAS, PLANEJAMENTO URBANO

## **ABSTRACT**

OLIVEIRA, Eliana Cristo. *The origin of the District of Rebouças: origin of the city of Sumaré*. Campinas, 2008. 106f. Dissertação de Mestrado - Course of after-graduation in Urbanism, Pontifical University Catholic of Campinas. Campinas, 2008.

This work analyzes the process of *estruturação* of the initial area of the city of Sumaré in the end of century XIX and beginning of century XX, when this city still was called quarter of Rebouças, town of Rebouças and later from 1916 turned the District Rebouças that in this period was under the administration of Campinas. It analyzes the involved elements and social agents in the space configuration and in the drawing of the urban mesh of Rebouças that if it initiates in final century XIX, this inquiry also carries through the rescue of the urban history of Rebouças, considering the participation of the tracks and the building of the Rebouças Station for passengers and loads, both constructed in 1875 for the São Paulo Company of Railroads, the forms of appropriation and use of this space, that disclose therefore the conception of world and the necessities in the temporality-space that they had been produced.

Words keys: REBOUÇAS, URBAN HISTORY, URBAN MESH. CONFIGURAÇÃO



## LISTAS DE FIGURAS

<b>Figura 01</b>	Vista área da Cidade de Sumaré em 1966.	17
<b>Figura 02</b>	Estradas da Companhia Paulista em São Paulo	30
<b>Figura 03</b>	Localização do núcleo urbano inicial do Município de Sumaré em 1875	53
<b>Figura 04</b>	Planta do Núcleo Inicial de Rebouças	56
<b>Figura 05</b>	Primeiro Prédio da Estação Rebouças – 1875	82
<b>Figura 06</b>	Início da Rua Sete de Setembro, comemoração do final da Primeira Guerra, década de 1918/1919.	85
<b>Figura 07</b>	Estação Ferroviária da Companhia Paulista atualmente em Sumaré	87
<b>Figura 08</b>	Rua Sete de Setembro em 1925	88
<b>Figura 09</b>	Planta de Rebouças em 1939	90
<b>Figura 10</b>	Praça da República na década de 1949, Distrito de Rebouças	92

# LISTAS DE QUADROS

<b>Quadro 01</b>	Loteamentos aprovados em Sumaré nas décadas de 1940 e 1950.	99
------------------	---	----

# SUMÁRIO

Introdução	11
Capítulo 1. As ferrovias e a economia cafeeira na região de Campinas	18
1.1. O papel das ferrovias na estruturação das cidades	18
1.2. As ferrovias no Estado de São Paulo	23
1.3. A ferrovia e a cultura cafeeira em Campinas	33
Capítulo 2 . História do Distrito de Rebouças	49
2.1. O desenvolvimento econômico da região	49
2.2. As primeiras ruas do Distrito de Rebouças	53
2.3. A administração do distrito de Rebouças pela Câmara Municipal de Campinas	69
2.4. A transformação de Rebouças em Distrito Paz e os melhoramentos urbanos	79
2.5. A organização da malha urbana central de Rebouças nas décadas de 1940 e 1950	92
2.6 A aprovação de loteamentos: do Distrito de Rebouças ao Município de Sumaré	97
Conclusão	102
Referências	108

## INTRODUÇÃO

Estudar a cidade é compreender as formas urbanas, pois “a cidade é uma obra coletiva que desafia a natureza”(ROLNIK, 1994, p.8). Neste sentido, compreender a cidade como obra coletiva, também significa perceber que existem diversas variantes ou formas urbanas que constituem a história da cidade, a arquitetura, o transporte urbano, a produção, todos são elementos que participam da produção do espaço urbano e sintomaticamente é a produção da cidade e sua história.

Segundo Rolnik,(1994,p.17) “o desenho das ruas e das casas, das praças e dos templos, além de contar a experiência daqueles que os construíram, denota o seu mundo”.

Estudar a cidade é considerá-la como um espaço que concentra uma diversidade de formas urbanas que constituem a sua história, a arquitetura, os transportes, que são elementos fixos e concretos que alteram a dinâmica urbana produzindo a organização da cidade e do seu espaço.

Estudar como a cidade configura-se, os elementos que participam e os agentes sociais envolvidos, é um processo de resgate da história urbana, das formas de apropriação e uso desse espaço, que revelam portando a concepção de mundo e das necessidades na temporalidade-espaço que foram produzidos.

Adotando esta perspectiva de análise, o objetivo deste trabalho é investigar o papel da ferrovia na produção do espaço urbano da cidade de Sumaré, em especial, estudar o núcleo urbano inicial da cidade, as formações das primeiras travessas, como ficaram conhecidas as ruas Antonio Jorge Chebabi,

Antonio do Vale Mello, Dom Barreto e José Maria Miranda. Partimos do pressuposto que foi a ferrovia que contribuiu para o desenvolvimento do núcleo urbano e para a sua específica configuração espacial. Pretendeu-se estudar esta localização do espaço urbano com o intuito de resgatar a história local da cidade e a produção do seu espaço urbano. Procurar entender a composição da área central de Sumaré e o impacto da ferrovia na formação deste núcleo urbano, tem a intenção de identificar os agentes, os usos como parte da história urbana e do seu espaço e as formas de apropriação e de uso desta localidade. O nosso recorte temporal se situa entre as primeiras manifestações do núcleo urbano e a década de 1950 quando o então distrito Rebouças de Campinas se emancipa para formar o município de Sumaré.

O trabalho pretende, portanto, instigar uma reflexão sobre a natureza do espaço urbano inicial de Sumaré, ou seja, sua área central constituída a partir de 1875, quando este núcleo urbano ainda chamava-se Rebouças, e era um Distrito de Campinas. Pretende compreender o papel dos trilhos da Companhia Paulista - que cruzam a região neste período – e o papel da Construção da Estação de Passageiros, também chamada de “Estação Rebouças”, na formação deste núcleo urbano inicial. Visa atentar para a possível relação entre a conformação deste núcleo urbano inicial de Rebouças com a localização da estação ferroviária de Rebouças e com a expansão desta malha urbana.

A ferrovia será analisada como um elemento da infra-estrutura urbana que participa do processo de urbanização definindo o espaço urbano, como um elemento social, eminentemente produzido pelo homem e para o homem. Assim, pretende-se fugir de uma linha de raciocínio de leitura determinista, aquela que

afirmaria que “a cidade é que traz a ferrovia ou a ferrovia produz a cidade”, procurando voltar-se para uma reflexão que visa compreender onde cada espaço tem a sua especificidade e por que particularidades estes são construídos ao longo de um processo histórico e produtivo. Entende-se aqui que uma ferrovia é apenas mais um elemento da oferta ou demanda de infra-estrutura urbana que a partir da sua localização contribui para a definição da configuração e direção da malha urbana de uma cidade.

O transporte ferroviário é contemporâneo da Revolução Industrial Inglesa, neste as cidades inglesas, em especial Londres, passa por muitas transformações nas formas de ocupação e uso do seu espaço urbano. Um novo fluxo populacional, processos epidêmicos e a eminente necessidade de viabilizar novas formas de transporte para a produção, geraram um quadro de mudanças na ordem econômica e social. Emerge um novo debate na Inglaterra e na França sobre uma nova legislação urbana, essa discussão acaba definindo a localização das linhas férreas; é a localização deste meio de transporte também que vai definir a expansão e direção da malha urbana.

Considerando que uma rede de transporte melhora a acessibilidade de um lugar, sua valorização no mercado e diversifica o uso, a consequência para as cidades que existiam antes do prolongamento dos trilhos da Paulista de Campinas a Rio Claro foi imediata. Tem-se a valorização do lugar apropriado pelos trilhos e a criação de valor resultado do trabalho socialmente produzido pela via férrea e conseqüentemente a definição de novos pontos no espaço construído. Embora o valor específico do espaço urbano e a localização não correspondam ao valor das estruturas que o compõe como redes, edifícios ou estradas, as ferrovias atuam no

espaço urbano como um elemento a mais na estruturação de uma cidade.

A malha ferroviária assume um lugar significativo na organização do espaço urbano, como também atua como um elemento a mais na emergência de novos núcleos urbanos e conseqüentemente na estruturação da sua malha urbana. Neste sentido, a especificidade da produção do núcleo urbano inicial de Rebouças, a partir da localização dos trilhos da Companhia Paulista, é a produção de um novo valor de uso que é socialmente produzido pelo espaço ocupado. Este novo espaço melhora a acessibilidade para as cidades da região que recebem o prolongamento malha ferroviária, bem como a produção de novos pontos, enfim a terra enquanto lugar é valorizado a partir da acessibilidade proporcionada pelos trilhos e pela sua localização.

A valorização do lugar através da acessibilidade vai permitir aglomeração e concentração de pessoas e novos usos que se materializa com a definição de um novo ponto, este ponto concretiza-se através da edificação do Prédio da Estação de Carga e Passageiros na Região de Rebouças, embora o que define a produção da malha urbana de Rebouças no final do século XIX, não é simplesmente o prédio físico, mas a acessibilidade que proporciona para agentes sociais locais do meio rural e a possibilidade de concentrar novos agentes sociais para efetuar novos usos desta região, uma vez que a urbanidade não se concretiza substituindo o ambiente rural simplesmente com a proximidade dos espaços físicos com áreas urbanas, mas, sobretudo através da melhora de um sistema de transporte (VILLAÇA, 1989, p. 80-81).

Neste sentido, é possível relacionar a produção do espaço urbano de Rebouças com a melhora da acessibilidade do lugar, a valorização do ponto, a

produção de novos usos e a aglomeração de novos agentes sociais, produzindo novo espaço urbano fruto de uma nova demanda local socialmente produzida, os trilhos propostos para atender a produção regional no estado de São Paulo culminam também assumindo outros papéis, como a contribuição para produzir espaços urbanos, através da melhora da acessibilidade e a definição de novos pontos. Rebouças constitui-se em um novo ponto atribuindo à terra novos valores e uso.

O espaço urbano é uma produção social que concentra e aglomera. O seu valor depende dos elementos que compõem a sua configuração, do valor dado a sua localização, dos edifícios, ruas e praças. Trata-se de uma matéria sofisticada e trabalhada, o espaço é um ambiente construído e as ferrovias compõem esse processo de construção no espaço urbano ou rural.

A perspectiva é compreender a relação do urbano com a introdução da malha ferroviária, olhar as cidades que receberam os trilhos como Campinas e outros núcleos urbanos que cresceram e a malha urbana dispersou com a passagem dos trilhos, como a cidade de Sumaré. Esta análise considera a estrutura ferroviária como um equipamento de infra-estrutura urbana que atua na composição da malha urbana de uma cidade. As ferrovias não determinam a urbanização de uma cidade, mas participam da estruturação do espaço urbano e do arranjo territorial desse espaço urbano.

No primeiro capítulo deste trabalho encontra-se um debate acerca do papel das ferrovias na estruturação das cidades e como a legislação urbana também pode exercer esse papel, discorre sobre a história das Companhia Paulista no Estado de São Paulo e relação da urbanização de Campinas com a



produção cafeeira e o advento dos trilhos na região.

No segundo capítulo reunimos informações relativas a história do Distrito de Rebouças, o desenvolvimento da economia regional e papel dos trilhos da Companhia Paulista para o processo econômico local, a partir das matrículas de alguns terrenos situados na área do núcleo inicial de Rebouças procuramos resgatar as formas de uso e ocupação do lugar e como a legislação urbana produzida na cidade de Campinas no final do século XIX e início do século XX relaciona-se com a organização da malha urbana de Rebouças. Partimos do pressuposto que o descolamento populacional, o desenho das ruas e a localização das primeiras edificações estão diretamente conectados a localização dos trilhos e prédio da Estação de Rebouças, ambos de propriedade da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Para efetuar este estudo primeiramente partimos da análise bibliográfica de uma literatura produzida anteriormente sobre Rebouças, como desenvolveram cidades como Campinas e outras no Estado de São que recebem o transporte ferroviário no final do século XIX, procurando entender a relação deste elemento de infra-estrutura urbana com a organização e configuração territorial dessas cidades.

No caso específico de Rebouças existe uma particularidade, trata-se de núcleo urbano que inicia - se após a passagem dos trilhos da paulista na região e desenvolve-se inicialmente como povoado e depois Distrito de Campinas. Para tanto além de pesquisa bibliográfica buscamos a leitura de fontes primárias como a legislação urbana de Campinas, documentos cartoriais, projetos de loteamentos em Rebouças, jornais, a cartografia e fotografias de Rebouças.

A pesquisa para utilizou-se de fontes primárias e secundárias com o intuito de resgatar elementos relativos à história da cidade, do lugar e a organização no período que compreendido entre sua formação inicial e primeiras cinco décadas do século XX.



**Figura 1:** Vista área da Cidade de Sumaré em 1966. No primeiro plano, a linha férrea e a estação ferroviária e ao centro a Praça da República e a Igreja Matriz com as ruas paralelas e perpendiculares que formaram o núcleo urbano inicial do então Distrito Rebouças de Campinas.

Fonte: Associação Pró-Memória de Sumaré.

## **CAPÍTULO 1:**

### **AS FERROVIAS E A ECONOMIA CAFEEIRA NA REGIÃO DE CAMPINAS**

#### **1.1. O papel das ferrovias na estruturação das cidades**

No século XIX, na Inglaterra, a prática comercial permanece nas cidades, porém o volume de trocas se intensifica. O produto do mercado também é produzido no local, tecido e outras mercadorias, estamos na era da produção mecanizada, do trabalho parcelado e assalariado, é a Era da Revolução Industrial. É o espetáculo da tecnologia e de novos processos produtivos, mas não apenas as implicações econômicas roubam à cena urbana, tem-se também as implicações sociais, físicas e morais do trabalhador das fábricas londrinas, que constitui o que Bresciani, chama “O espetáculo da pobreza no século XIX”. Ao lado das ruas da alta sociedade, como Oxford Street, estavam casas de três a quatro andares, construídas sem planejamento, em ruas estreitas, sinuosas e sujas, abrigando parte da população operária. Nas ruas o fluxo é lento por que concorre com a animação dos mercados de legumes e frutas de má qualidade espalhados e reduzindo o espaço dos passantes e das áreas públicas, nas casas até os porões são moradias com detritos e águas sujas (BRESCIANI, 1992, p.24-25)

No século XVIII, as cidades propostas para o comércio emergente precisavam de um espaço concentrado, fechado, sinuoso, que direcionaram a sua malha urbana na formação das feiras, castelos e orla marítima. Já a cidade industrial do século XIX precisa de outro modelo de cidade, uma cidade com ruas

planas e retas, local de moradia, da produção, da circulação dos produtos, das fábricas e pessoas, as ruas precisam estar livres, o lucro depende da mobilidade de pessoas e produtos. As feiras, ambulantes, moradores de ruas, ausência de esgoto e de coleta de lixo, ainda, as doenças que proliferam neste período prejudicam os interesses e o lucro do capitalista.

Neste contexto, as cidades européias como Londres e Paris, começam a repensar a sua legislação urbana. A infra-estrutura das cidades inglesas era responsabilidade das freguesias locais, mediante pagamento de corvéias. Nos anos da revolução industrial, parte da infra-estrutura urbana como pontes, estradas, canais e portos foram realizados pelo capital privado. Esses elementos fazem parte da nova demanda da cidade industrial, pois as mercadorias precisam de mobilidade.

Qual o papel do Estado na organização desses fluxos? O Estado limitava-se a pequenas intervenções de caráter genérico, algumas formalidades permitindo alterações e patentes no espaço urbano das cidades. O Estado inglês fez intervenções em 1820 para unificar a gestão das estradas, como em 1835 para abolir o pagamento das corvéias e autorizou a cobrança de taxas nas estradas, autorizou que a rede de canais navegáveis fosse construída por proprietários de minas, sendo que nesse momento acontece uma verdadeira especulação por grupos para a construção desses canais. O Estado limitou sua intervenção entre 1790 e 1794, autorizando as construções fazendo apenas uma restrição que mediante pagamento de taxas todos podiam usar. O papel do Estado na Inglaterra organizando os fluxos da cidade é genérico e o capital privado exercia o poder hegemônico na gestão da infra-estrutura urbana (BENEVOLO, 1981, p.94–95).

Mas essa nova cidade requer outros meios para circular os produtos e pessoas com mais rapidez. O caminho através dos trilhos de ferro surge como uma nova forma de mobilidade. As primeiras vias férreas foram usadas nas minas. A primeira linha férrea importante construída entre Manchester e Birmingham data de 1830. No primeiro momento, o Estado tentou aplicar a mesma legislação das estradas e canais, orientando que os caminhos dos trilhos servissem a todos mediante o pagamento de uma taxa.

As construtoras exigem a gestão das suas linhas e assim o Estado através do Parlamento não pode deixar que a oferta e a livre concorrência fossem os elementos que assegurariam o andamento dos serviços, o Estado passou a intervir, fixando limites de velocidade, tarifas e regras de utilização das linhas existentes.

A prática do Estado inglês de deixar a rede de transporte para o setor privado, mesmo durante a era da industrialização, e intervir genericamente, não foi adotada pela França. O Estado Francês após a Revolução encarregou-se da construção e reparos das redes de transporte; Napoleão I construiu muitas vias na França de caráter estratégico e interligando as regiões, em 1818, propôs um amplo plano de construção dos canais, solicitando parceria com as companhias privadas; ainda, em 1831 criou um ministério das obras públicas (BENEVOLO, 1981, p. 96 – 97)

Na França, após a Revolução, com Napoleão I, o Estado tem esse perfil centralizador das políticas de infra-estrutura urbana, talvez pela própria natureza da política napoleônica – centralizadora, ditatorial e expansionista. No período dos caminhos das estradas de ferro o governo propõe um plano para todo o país sob

responsabilidade do Estado, embora rejeitado por três anos consecutivos; assim, por certo período a construção das ferrovias foram sendo autorizadas às companhias privadas. Mas, mesmo assim, o governo, em 1842, delegou às grandes empresas privadas o monopólio das principais linhas e participa dividindo gastos e lucros, determinando que no fim de 450 anos o Estado assumisse o controle do transporte ferroviário.

As cidades européias do século XIX diante das transformações políticas e econômicas apresentam novas demandas de infra-estrutura para organizar o espaço urbano, alguns programas de obras públicas são criados e em especial os referentes aos planos ferroviários, esses planos marcam o início de uma nova legislação urbanística para as cidades contemporâneas. Benévolo caracteriza esse período como o “primórdio da legislação urbanística moderna para a França e Inglaterra” (BENEVOLO, 1981, p.97) .

Essas intervenções do Estado permitem uma reorganização na estruturação das cidades, como exemplo tem-se o Plano Ferroviário de 1842 para a França, que propunha a construção de sete grandes linhas convergindo para Paris. Benévolo argumenta que a preocupação com a técnica deixou passar despercebido o valor dessas intervenções no plano urbanístico das cidades.

Quais as conseqüências destas intervenções para as cidades? Intervenções estas que são resultado de escolhas sobre os caminhos das estradas de ferro e das definições sobre a localização de suas estações ferroviárias nas orlas das cidades? Podemos dizer que, tanto a legislação adotada como as práticas relativas à adoção de os planos ferroviários visando melhorar o fluxo das cidades assumem um papel importante na organização da cidade,

criando uma política local e permitindo a manutenção das relações entre os diversos setores da malha urbana destas cidades.

Visando explicar a composição da malha urbana das cidades contemporâneas, Leonardo Benévolo propõe considerar a legislação urbanística do século XIX e analisar como a sua aplicação envolveu os caminhos das ferrovias. Esta abordagem é proposta por ele como mais um elemento que participa da estruturação urbana e territorial das cidades.

Já, Flavio Villaça, retoma este debate sobre a estruturação das malhas urbanas contemporâneas analisando as cidades metropolitanas, para explicar a organização da malha urbana das cidades metropolitanas, Villaça propõe em primeiro lugar a necessidade de compreender a natureza da direção e expansão da malha urbana, volta sua atenção para as localizações das intra-urbanas articuladas a localização das classes sociais, além de outros elementos que participam da estruturação urbana.

Segundo este autor, o caminho para investigar a direção da expansão territorial deve ser a análise das suas áreas edificadas. Ele parte do princípio que o crescimento das cidades é altamente influenciado pelas vias – Rodovias e Ferrovias regionais, por isso analisa as diferentes formas de crescimento urbano ao longo destas vias (VILLAÇA, 1998, p.69.).

Segundo Villaça, parece existir uma íntima relação entre as vias regionais de transporte e o crescimento físico das cidades. Para o autor, as ferrovias provocam um crescimento descontínuo e fortemente nucleado em função dos pólos que surgem junto às estações. As rodovias, em especial as expressas, provocam um crescimento rarefeito, descontínuo e menos nucleado (VILLAÇA,

1998, p.70).

Esses dois modelos distintos são organizados em função da acessibilidade oferecida, nas rodovias o acesso ao transporte pode ocorrer em qualquer ponto e nas ferrovias apenas nas estações. Essas são as diferentes formas de crescimento que Flávio Villaça recomenda para análise visando compreender as cidades, a estruturação do espaço urbano, o arranjo territorial e o seu crescimento urbano.

O transporte urbano atua no crescimento das cidades, atuando na direção e expansão das cidades, é um elemento que propicia à acessibilidade e conseqüentemente a valorização da cidade enquanto espaço socialmente produzido para o mercado, define o valor de uso que se traduz no preço da terra. Neste sentido, Villaça, afirma que acessibilidade é o valor de uso mais importante para a terra urbana, porque determina a o valor do lugar, atribuindo valor a localização. Para uma sociedade capitalista essa relação determina o valor de uso que é produzido pelo trabalho determinante para construção da malha urbana e sua estruturação (VILLAÇA, 1998, p.74).

## **1.2. As ferrovias no Estado de São Paulo**

Considerando que uma das intenções deste trabalho é explicar o papel dos trilhos e da estação ferroviária na organização e configuração da malha urbana de Rebouças a partir do final do século XIX, especificamente a partir de 1875, quando o edifício da Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi construído no local, no mesmo momento em que a Companhia prolonga seus trilhos de Campinas a Rio Claro, torna-se necessário destacar alguns aspectos na



formação do complexo ferroviário paulista.

O prolongamento dos trilhos da Companhia Paulista até Rio Claro aconteceu após o governo da Província de São Paulo e Companhia Paulista estabelecerem um contrato para transportar a produção de gêneros locais e passageiros. De acordo com o contrato, os trilhos da Paulista deveriam passar na cidade de Limeira até Rio Claro, quando este prolongamento foi proposto a intenção era atender a demanda das fazendas e a produção de grãos.<sup>1</sup>

Em São Paulo, as ferrovias não foram propostas para o transporte urbano de passageiros, assim como na Europa, e sim para atender os interesses econômicos regionais. Para compreendermos o papel das ferrovias como vias regionais no final do século XIX e início do XX, é preciso verificar a sua atuação na estruturação do espaço intra-urbano e na organização territorial e a sua função no processo de urbanização.

No Rio de Janeiro, no século XIX, já havia o serviço sub-urbano ferroviário, mas a proposta não foi a mesma para São Paulo, as estações sub-urbanas do Rio de Janeiro surgiram para atender as cidades já existentes antes da ferrovia em função das paradas cargueiras ou industriais e para atender a expansão urbana onde não havia paradas. Mesmo assim, a população e a

---

<sup>1</sup> Contrato de 12 de maio de 1873 celebrado entre o governo da Província e a Companhia Paulista, para a construção da Estrada de Ferro de Campinas a Rio Claro – 5° “Durante os noventa anos do privilégio o governo não concederá que se organizem empresas, de outros caminhos de ferro dentro da distancia de trinta e um Kilometros de cada lado, e na mesma direção da Estrada, que se construir em virtude deste contrato, exceto se houver acordo com a Companhia Paulista. Esta proibição não impedirá a construção de outros caminhos de ferro, que posto comecem no mesmo ponto, tenham todavia direção diferente, aos quais será permitido aproximar-se, e até cruzar a linha da Estrada de Ferro deste contrato, contanto que, dentro da zona privilegiada, nenhuma outra Companhia de Estrada de Ferro possa carregar ou descarregar gêneros, ou passageiros, recebendo frete, ou passagem, salvo acordo neste caso com a Companhia Paulista. Quando porém o ramal vier entroncar na linha Paulista, e ai terminar, será licito carregar e descarregar nos pontos encravados na zona.”

indústria localizaram-se próximas às paradas para que o acesso pudesse concretizar-se.

Em São Paulo, as ferrovias foram construídas ao longo dos principais caminhos existentes no Estado. Segundo Odilon Nogueira de Matos, em meados do século XVIII existiam 7 (sete) caminhos que irradiavam da capital do Brasil para o interior, estes caminhos pouco diferenciavam do Período Colonial e ainda a partir de 1860 as estradas de ferro acompanham a disposição desses caminhos. O primeiro ligava o litoral ao planalto através da Serra do Mar; o segundo, acompanhando o Vale do Paraíba, ligava São Paulo ao Rio de Janeiro; o terceiro caminho ligava Goiás, seguindo o mesmo caminho do Anhanguera via Jundiá, Campinas, Moji - Mirim, Casa Branca, Batatais e Franca; o quarto caminho ligava a capital ao Sul do Brasil, passando por Sorocaba, Itapetininga e Faxina; o quinto caminho levava para Minas passando por Juqueri, Atibaia e Bragança; um outro caminho saía de Piracicaba, passando por Parnaíba, Itu e Porto Feliz, de onde usavam canoas para fazer a travessia pelo rio Tietê quando o destino era Mato Grosso; e o sétimo caminho saía de Santos, cruzando o litoral de Ubatuba até Iguape (MATOS, 1956, p. 371).

Essas eram as principais vias de comunicação da região, rotas que interligavam a região ao Brasil passando por São Paulo. Na análise do autor os trilhos seguem estes caminhos objetivando atender a expansão cafeeira no Estado.

Em 1837, foi votada uma lei paulista que concedia o privilégio para a construção de uma estrada de ferro de Santos a Campinas, Piracicaba, Itu, Porto

Feliz e com provável ligação para Paraíba usando o rio Tietê. Essas regiões indicadas eram as mais importantes, tinham a sua economia baseada na cana-de-açúcar e irão viabilizar a penetração do café no Oeste Paulista. A proposta não deu certo, assim como uma outra proposta, a de ligar o Rio de Janeiro a São Paulo. Somente em 1854 foram inaugurados os primeiros 15 quilômetros de estradas de ferro no Brasil, ligando o Porto de Mauá a Petrópolis, essa iniciativa partiu do Barão de Mauá.

A proposta para construir uma estrada de ferro que ligasse Santos a Jundiaí, aconteceu após 1855, quando o conselheiro da província de São Paulo contabilizou quais seriam os ganhos e as perdas com a ausência de uma malha ferroviária ligando Santos a Jundiaí. Ele calculou a quantidade de arrobas de café, açúcar e outros produtos que não iam até o litoral por falta de transporte, além dos produtos importados que não vinham para a província. A construção de uma estrada só traria vantagens para a região como o desenvolvimento do comércio com Santos, do trabalho livre, da colonização espontânea, redução dos gastos com transporte, melhoramentos dos processos industriais, valorização do preço da terra, fim das despesas do estado com estradas, melhorias na comunicação, enfim, seria a modernidade para a província (MATOS, 1956, p.372).

Em 1860, iniciaram-se os trabalhos de construção da estrada de ferro que partia de Santos para Jundiaí. Após várias negociações, o governo deu a concessão ao Marquês de Monte-Alegre, a Pimenta Bueno e a Mauá. Essa concessão acompanhada de muitos privilégios resultou na criação da São Paulo Railway em Londres. Logo após a inauguração do trecho Santos-Jundiaí, outro projeto de prolongamento apareceu para ligar a nova estrada de ferro da estação

de Rio Grande, na Santos-Jundiaí, para o vale do Paraíba, até Jacareí. Porém, este projeto foi engavetado e as mesmas disposições que proibiram esse prolongamento permitiram a construção da linha de São Paulo a Cachoeira.

Trata-se do início da expansão ferroviária no Estado de São Paulo. Outras estradas iriam cruzar os “sertões paulistas”. As Terras do Oeste precisavam de trilhos. Segundo Saldanha Marinho, em Matos (1956, p.273) presidente da Província de São Paulo dizia: “... *atual estrada de ferro finaliza seis léguas aquém do terreno produtivo dessa parte da província que a mesma estrada interessa.*”<sup>2</sup> Para ele, neste trecho da Santos-Jundiaí não havia nenhuma cultura significativa, o prolongamento devia ser feito até Campinas, a capital agrícola da província, onde a cultura do café estava expandindo-se.

Mas este era um interesse dos fazendeiros de Campinas e não da São Paulo Railway. Saldanha Marinho lidera fazendeiros e capitalistas numa reunião marcada por ele em Campinas, uma vez que a empresa não se interessou pelo prolongamento da mesma e o governo não dispunha de verbas para este investimento. Saldanha Marinho convocou os paulistas para fundarem a Companhia Paulista. O fato é que em 11 de agosto de 1872 foi inaugurado o trecho da malha ferroviária Jundiaí-Campinas. Este momento é um marco na expansão ferroviária do Estado.

“A Paulista não fica em Campinas com enorme rapidez estenderá seus trilhos acompanhando a marcha do café(...) as etapas dessa evolução ferroviária intimamente ligada aos interesses dos fazendeiros e por elas

acompanha-se a marcha do povoamento de São Paulo.” (MATOS, 1956, p.273)

O café e o dinheiro advindo desta cultura concretizam o acúmulo de capitais e situa a região de São Paulo no circuito da economia capitalista.

O transporte ferroviário no estado de São Paulo segue os caminhos do café, mas a sua participação fundamental recai sobre o seu papel na definição da economia regional e sua interface com o comércio internacional de grãos. As ferrovias significam mobilidade, agilidade, a modernidade capaz de garantir a competitividade do mercado e o lucro dos produtores, integrando a região ao Porto de Santos, gerando acessibilidade para os trabalhadores e fazendeiros. As ferrovias contribuem para situar a cultura cafeeira no contexto do capital internacional.

O lucro captado nos negócios do café e a localização dos trilhos podem ter uma aproximação com a organização da malha urbana das cidades e a urbanização, a localização das edificações dos trilhos evidenciam a direção e uma relação com a expansão da malha urbana.

A malha ferroviária como objeto de estudo do espaço urbano não deve ser descontextualizada dos resultados da sua inserção no espaço; a sua localização, o capital produzido e transportado por ela, todos são elementos que determinam à construção e estruturação dos espaços urbanos.

A intenção de compreender a relação desses elementos que envolvem o transporte ferroviário no final do século XIX com a produção do espaço urbano direciona o olhar deste trabalho para a Companhia Paulista de Estrada de Ferro,

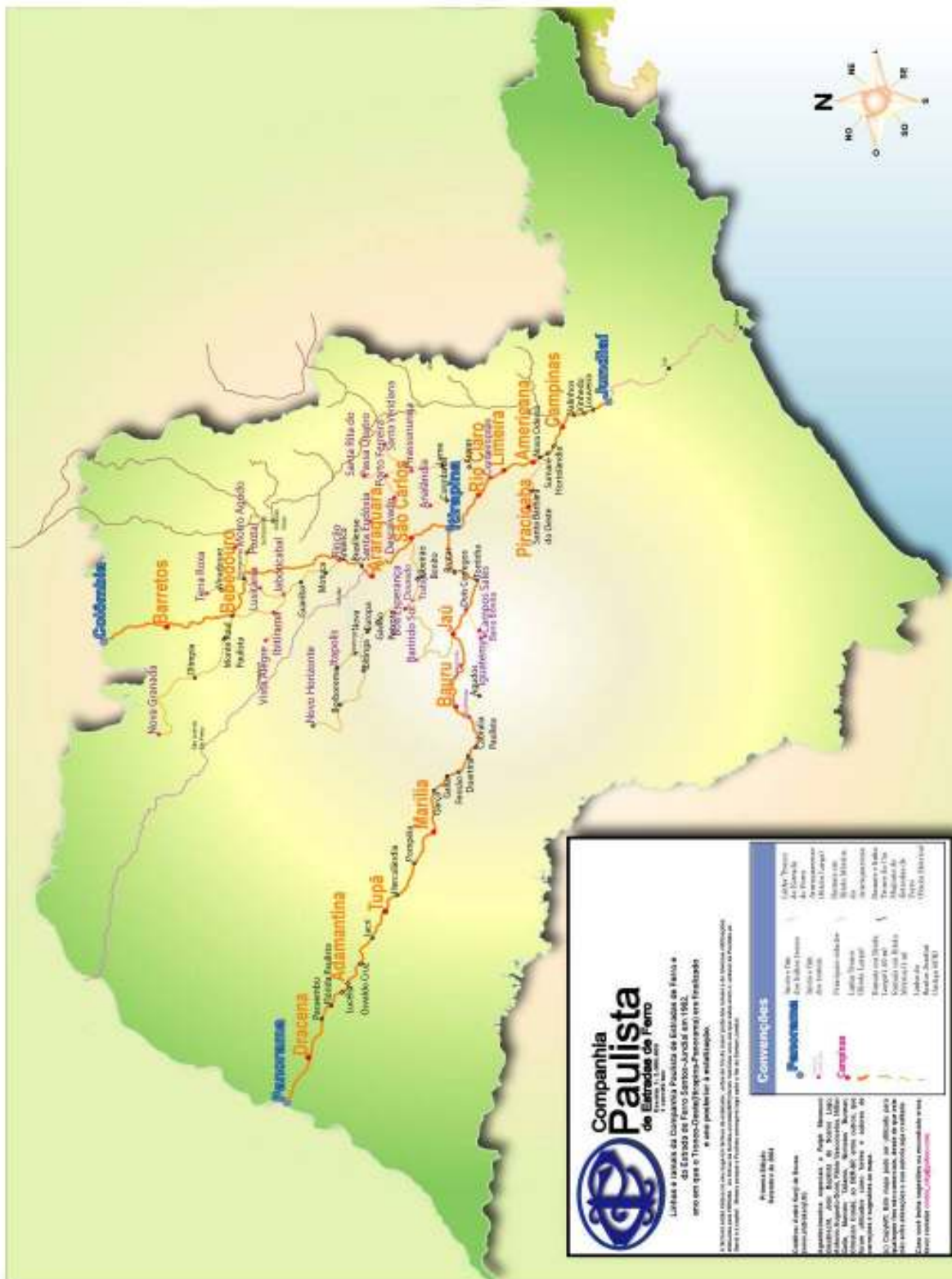
uma empresa brasileira criada no Estado de São Paulo com capital nacional e particular, foi idealizada em 1864, através dos fazendeiros da região campineira, negociantes e capitalistas que necessitavam de um meio de transporte para o café cultivado no interior do Estado de São Paulo.

A perspectiva é compreender a relação do urbano com a introdução da malha ferroviária, olhar as cidades que recebem os trilhos, no caso como Campinas e seus núcleos urbanos, e observar como crescem e expandem, e como a malha ferroviária estrutura a malha urbana.

A empresa São Paulo Railway não tinha interesse em estender seus trilhos até Rio Claro, embora tivesse a concessão para isso e fosse a uma necessidade dos fazendeiros da região. A empresa São Paulo Railway alegou que não poderia prolongar os trilhos, nem sequer até a cidade de Campinas por que teve perdas com a Guerra do Paraguai (DEBES, 1968, p. 45).

O presidente da Província de São Paulo, Saldanha Marinho teve participação ativa na mobilização dos grupos para fundar a Companhia Paulista, reunindo em torno de um objetivo comum dos capitalistas e fazendeiros que tinham interesses políticos naquele momento. A nova empresa foi fundada no dia 30 de janeiro de 1868, mas as obras de construção da linha iniciaram-se apenas depois da aprovação dos Estatutos da Companhia pelo Governo Imperial.

No mapa (Figura 2) da Companhia Paulista de Estrada de ferros é possível ver a dimensão e a extensão da malha ferroviária da Companhia Paulista no Estado de São Paulo que compreende as estradas de ferros e os ramais. O início das Estradas da Paulista em Jundiaí é o ponto de partida para uma empresa de capital privado que construiu características próprias para atender o fluxo



**Figura 2:** Estradas da Companhia Paulista no Estado de São Paulo  
 Fonte: <http://www.andrekenji.com.br/mapapaulista.jpg>

populacional e o transporte das mercadorias produzidas nas fazendas próximas aos trilhos da Paulista.

O trecho Jundiaí-Campinas foi inaugurado em agosto de 1872 com uma bitola de 1,60 metros. Os trilhos da Paulista avançam para o interior, chegando a Rio Claro em 1875 e em Descalvado em 1876. O crescimento da Paulista foi interrompido quando não aceitou que o seu prolongamento até São Carlos passasse pelo Morro Pelado (atual Analândia) para atender a fazendeiros locais influentes e até Ribeirão Preto, um caminho natural do seu tronco, que acabou parando em Descalvado, em função da decisão e dos critérios políticos na administração de Laurindo Abelardo de Melo que estava como presidente da Província na época.

O governo Imperial acabou concedendo à Companhia Mogiana à permissão para realizar o prolongamento, desconsiderando o traçado inicial da Companhia Paulista. O prolongamento até São Carlos foi feito pela Companhia Rio Claro, que levou esse prolongamento até Araraquara, com um ramal para Jaú partindo de Itirapina. Alguns anos mais tarde a Companhia Rio Claro propôs uma fusão com a Companhia Paulista, mas o presidente da Paulista não aceitou os termos da união.

Em seguida a Companhia Rio Claro foi vendida para a “The Rio Claro São Paulo Railway Company”, que tinha sede em Londres, no ano 1892 a Companhia Paulista comprou a “The Rio Claro”, neste período a companhia comprou outras companhias menores de ferrovia: Companhia Itatibense de Estradas de Ferro, E.F. de Santa Rita e a Companhia Descalvadense, em 1892. Com essa aquisições a Paulista estendeu seus domínios entre os rios Mogi-Guaçu



e do Peixe, importante localidades em São Paulo, controlando também as ferrovias Douradense, Noroeste, Araraquarense, São Paulo-Góias, Mogiana, Funilense e Ramal Férreo Campineiro.

No século XX, a ferrovia foi prolongada até a fronteira de Estado do Mato Grosso do Sul, Panorama, Minas Gerais e Colômbia. Na década de 50 a Paulista adquiriu o controle das ferrovias Companhia Estrada de Ferro de Dourado, em 1949, e a Estrada de Ferro Barra Bonita, em 1951.

A Companhia Paulista protagonizou várias iniciativas no campo do transporte ferroviário: foi a primeira a eletrificar suas linhas, utilizou carros de aço para o transporte de passageiros, criou hortos florestais para conseguir dormentes e lenhas para suas locomotivas, entre outras iniciativas.

Nos anos 1950, durante o governo de Juscelino Kubtschek, a economia brasileira vivenciou a era do chamado desenvolvimento, período do Plano de Metas, que mudaria a ordem econômica nos próximos 50 anos com planos quinquenais. A modernidade chegaria ao Brasil através da indústria, para efetivar este projeto a integração do Brasil era necessária. Para isso, novos caminhos foram criados, os caminhos das Rodovias, o estado investe nesta modalidade de transporte, neste plano as ferrovias foram “desconsideradas”.

Nas próximas décadas (1950 e 1980) a Paulista sofre com várias greves, foi muitos funcionários antigos foram demitidos, o padrão dos serviços prestados decaiu, terminando em 1971 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi incorporada pela Ferrovia Paulista SA (FEPASA).

### 1.3. A ferrovia e a cultura cafeeira em Campinas

A localização das ferrovias acompanha a localização dos caminhos em São Paulo, mesmo após 1870 as cidades estão tendo a sua urbanização marcada pelos trilhos. A História de Campinas, o início da ocupação da cidade, situa-se em meados do século XVIII, como caminho de passagem para Goiás. Estruturou-se nessa região uma agricultura de subsistência, um comércio ainda insignificante para atender as tropas que passam em direção a Minas, Goiás e Mato Grosso.

O açúcar foi o primeiro estímulo para o povoamento de Campinas. A organização de muitas das grandes propriedades do oeste primitivo corresponde a este período. A ocupação dessas terras na região desenvolveu-se a partir da segunda metade do século XVIII, com a compra ou concessão de sesmarias e suas subdivisões. O ciclo do açúcar foi importante também para a expansão e diversificação do sistema viário, sugeriram novas ligações, mais numerosas e melhores. Até fins do século XVIII, as principais vias de comunicação em São Paulo faziam a ligação com o Vale do Paraíba e Rio de Janeiro na região norte. As estradas que ligavam Itu e Jundiaí com a capital simbolizaram o trecho essencial do sistema viário para o transporte do açúcar. (SEMEGHINI, 1991, p. 17-18)

Este sistema viário regional desenvolvido no final do século XVIII iria desempenhar uma importante função no desenvolvimento da cultura cafeeira de Campinas. Além disso, essa estrutura viária regional de Campinas, com destaque para as estradas que ligavam Piracicaba a Itu e Porto Feliz e a ligação de

Campinas com Jundiaí, contribuiu para transformar Campinas em um importante centro de dispersão de estradas, o eixo de comunicação e ligação com outras regiões, centralizando a produção agrícola regional e o transporte de uma parte significativa da produção açucareira. Além disso, a atividade açucareira também estimulou o surgimento de uma rede urbana, os 83 municípios que fazem parte da Região Administrativa de Campinas, foram fundados antes de 1850: Mogi-Mirin(1769), Bragança(1797), Campinas(1797), Piracicaba(1821), Capivari(1832), Lindóia(1832), Amparo (1839), Limeira(1842), Rio Claro(1845), Casa Branca(1841) e Jundiaí(1655). Desses, apenas Jundiaí surgiu como município antes do ciclo do açúcar paulista, entre os séculos XVIII e XIX. (SEMEGHINI, 1991, p. 18)

A posição de Campinas como maior núcleo produtor de açúcar da Região do Oeste Paulista e sua estratégica posição no sistema de transporte estimulou o crescimento urbano e diversificou a sua estrutura social. Essa alteração na base agrícola gerou várias mudanças no núcleo urbano de Campinas. A porcentagem de artesãos passa de 2,8% da população em 1829 para 5,6%, o setor de serviços de 5,7% atingiu o índice de 15,5%, no mesmo período o número de comerciantes em 1829 chegou a 13,4% superando o marco inicial de 1,89%. Mas, acompanhando a surto açucareiro, começa a ganhar impulso o plantio de café; assim em 1854, a produção do café já estava superando a produção do açúcar. (SEMEGHINI, 1991, p. 22)

Em meados do século XIX o plantio café já estava intensificando-se nas regiões próximas a Jundiaí e Campinas. O café expande-se no interior paulista e exige novas tecnologias, a partir 1880 constitui-se na região um setor secundário

para atender uma classe média urbana que tem relação com a cultura cafeeira, mas não reside no campo. Aparecem indústrias de bens de consumo, surgem empresas prestadoras de serviços para atender a população urbana.

A cultura do café muda a paisagem do estado, o capital do café proporciona um direcionamento para as cidades, em função do um novo mercado consumidor que irá consolidar-se nas cidades, são os imigrantes que estão chegando. Com a abolição do trabalho escravo, uma mão de obra especializada chega para trabalhar nas fazendas de café com as máquinas de beneficiamento do café. (ARGOLLO, 2004, 27)

O dinheiro do café introduzido nas cidades impõe uma nova dinâmica para as cidades, elas exigem inovações técnicas, nova infra-estrutura urbana e de serviços públicos, as cidades absorvem novos profissionais e outros serviços que vão modernizar a infra-estrutura física, comercial e financeira. O complexo cafeeiro requer: estradas de ferro e portos, bancos – que estruturam um comércio voltado para o mercado interno e externo. (ARGOLLO, 2004, p.29)

Neste contexto de transformações exigidas pelo ciclo cafeeiro Campinas vai inserir-se na rota dos trilhos. Em 1842, a Vila de São Carlos foi elevada à categoria de cidade e denominou - se Campinas. A vila do açúcar começa a se transformar na vila do café. O uso predatório da terra na região do Vale do Paraíba provoca seu esgotamento e o deslocamento da cultura cafeeira para Campinas, Itu e depois para o interior do Estado de São Paulo, à procura de terras mais férteis.

A Estrada de Ferro foi implantada em 1865 na região marcando uma nova fase no transporte, um anseio dos produtores de café há muito tempo, mas

também foi importante para o desenvolvimento de Campinas, o capital do café sinaliza para o desenvolvimento urbano de Campinas.

O Jornal Diário do Povo, na metade do século XX publica, um artigo do jornalista Francisco Quirino dos Santos, publicado anteriormente no Jornal Gazeta de Campinas em 11 de agosto de 1872 com o título: “A Estrada de Ferro”. Este artigo retrata a sua percepção sobre o significado de uma rede férrea para população de Campinas no final do século XIX, ele descreve a emoção e a ansiedade dos campineiros nos momentos que antecederam a chegada dos primeiros vagões do trem da Companhia Paulista na Estação de Campinas para oficializar a partir deste dia o uso do trem como meio de transporte. O trem iria substituir as mulas e agilizar o contato de Campinas com a Capital, o Porto de Santos e permitir que qualquer pessoa mediante pagamento da passagem usufruísse do trem para seu deslocamento, o trem vai significar uma alteração na importante para o deslocamento das pessoas e o transporte de grãos.

Para o jornalista, na cidade, no entorno da estação e nos passeios existe uma população visivelmente entusiasmada, (...)“festas em todos os cantos que envolvem todos os corpos populares e uma emoção que não pode ser descrita” (SANTOS, 1958,p.17).

Para Santos, era uma grande concentração popular independente de gênero e classe social. A Rua da Constituição onde estava à estação foi decorada com coretos, arcos, emblemas, bandeiras, galhardetes, símbolos, festões de coqueiros, flores, etc. Na cidade, a população cria um cenário de festa para inauguração do transporte ferroviário campineiro.

A cidade de Campinas está inserindo-se na era da modernidade, e os

trilhos da companhia de estradas de ferro significam a concretização da modernidade. O conceito de modernidade aparece na segunda metade do século XIX, é aqui aplicada em consonância com a racionalidade burguesa conservadora, que entende aplicação com certo atraso, comum a qualquer país do Terceiro Mundo realizando uma comparação com a Europa.

A idéia de modernidade em Campinas neste contexto está associada ao uso de produtos europeus, formas de comportamento, linguagem, hábitos, visão de universo, símbolos e padrões de comportamento, que para Lapa os moradores de Campinas, em especial a aristocracia, a alta e média burguesia, reproduzem e conferem à cidade de Campinas. (LAPA, 1996, p.19). Embora a palavra modernidade não figurasse no vocabulário dos Campineiros.

Mesmo assim, ser moderno no caso era ser republicano, abolicionista, defensor da imigração, amante do progresso, higiênicos e sintonizados com os acontecimentos da Europa e Estados Unidos, considerados modelos reguladores. Campinas vira cenário de transformações rápidas, altera suas formas de utilização do tempo, a sua qualidade de vida, enfim era viver na cidade era também ser moderno. Ganha sentido a idéia de modernidade associada à vida urbana, rompendo com ambiente rural, o moderno é o presente em oposição ao passado (LAPA, 1996, p.19).

Neste sentido, a idéia de modernidade, acompanhando os movimentos dos países europeus, o transporte ferroviário, era uma realidade contemporânea à era industrial do século XVIII, Campinas precisava aproximar deste ideal de progresso e garantir o progresso da região, para tal era necessário inseri-la no mercado de exportação com capacidade de competir no mercado internacional.

Talvez essa expectativa de ascender ao mundo moderno justifique a festa campineira para receber o trem de ferro, significava para a época eficiência no transporte, mas, sobretudo, era a conquista da modernidade para Campinas. Francisco Quirino descreve assim o momento da chegada do trem em seu artigo:

Era um verdadeiro oceano revolto de cabeças a se cruzarem por milhares e embalando nas vagas da esperança o murmúrio da expectativa geral. ... Contavam-se três horas e meia quando um estremecimento estranho veio eletrisar em todos os sentidos aquela reunião enorme: ouvia-se longínquo um rugido estridente e os ecos repercutiam pelas nossas belas campinas o ferro galopar do misterioso hipogrifo.

O passou nesse instante foi uma coisa que não se diz: sonha-se ou vê-se Girândolas, foguetes, baterias, aclamações, músicas tudo isso erguem-se num ímpeto tão sublime como a própria alma do povo a perder-se numa vertigem de alegria indefinida.

Espetáculo maravilhoso!! Entusiasmo assim não se prepara: nasce de si mesmo, como a lava no seio dos vulcões para esbrazear a face das montanhas e derramar o calor e o brilho pela atmosfera incendiada.(SANTOS, 1958, p. 17)

Os trilhos da Cia Paulista de Vias Férreas e Fluviais foram inaugurados em 1872, ligando Campinas a Jundiaí, e lá interligando com as linhas da São Paulo Railway, colocou Campinas em contato direto com São Paulo e Santos. Por outro lado, a Cia Mogiana, a partir de 1875, estabelecia a conexão com o interior

e, articulando-se por seu turno com as vias fluviais, acompanhava o itinerário do café e gerava as condições básicas para que Campinas assumisse, desde então, a função de pólo regional do café. (BADARÓ, 1996, p. 25)

A produção do café gera riquezas e o crescimento urbano, impõe uma outra realidade na região campineira quanto ao uso da mão de obra no cultivo da cana de açúcar e do café. O movimento abolicionista se fortalece em Campinas e o trabalho escravo vai sendo gradativamente substituído pelo trabalho assalariado, em geral o imigrante assumiu essa função de trabalhador assalariado nas fazendas. A imigração em Campinas iniciou-se com a vinda de colonos alemães para a Fazenda Sete Quedas em 1852, nesse período organizaram-se em várias fazendas colônias de imigrantes franceses, alemães, belgas, suíços e tiroleses. (BADARÓ, 1996, p. 26)

Segundo Wilson Cano, a produção e a dinâmica da cultura cafeeira no estado de São Paulo podem ser compreendidas para efeito de estudo em quatro fases distintas, o primeiro momento o local de produção é o grande latifúndio, explorando a mão-de-obra escrava, característica fundamental deste período foi o uso predatório e extensivo da mão de obra e das terras, com técnicas de cultivo e beneficiamento atrasadas e sistema de transporte por mulas. A segunda fase ele fixa entre 1850 e 1870, também usou a mão de obra escrava, mas começa introduzir o trabalho assalariado (regime de parcerias e salários) a diferença do período anterior limitou-se ao uso de técnicas mais modernas de cultivo e beneficiamento. (CANO, 1977, p.19)

O terceiro momento corresponde ao período que se caracteriza pelo uso intensivo dos regimes de colonato, uso da mão-de-obra livre, o a transporte



dos grãos agora acontece através das ferrovias e pela dispersão de máquinas de beneficiamento. A quarta fase é o período do complexo cafeeiro capitalista, a partir de 1886 que corresponde à interiorização da produção, em direção ao conhecido Oeste Paulista. Cano observa ainda que a região do Oeste Paulista no início do século XIX era uma referência à parcela do território próxima à capital e tinha como limites as vizinhas as cidade de Bragança, Sorocaba, Campinas e Piracicaba (Zona Central) do estado de São Paulo e o Vale do Paraíba (Zona Norte).(CANO, 1977, p.20-21)

Quanto à produção cafeeira, em 1846 a Zona Central que correspondia ao Oeste Paulista produziu 70.00 arrobas, número que correspondia a 12% da produção da província, em 1854 o Oeste Paulista estava produzindo 491.000 arrobas. Neste período Campinas era a principal cidade produtora de café da Zona Central, colheu em 1854 335.000 arrobas. (SEMEGHINI, 1991, p. 22)

A cidade de Campinas revela-se, portanto, na metade do século XIX como um pólo agrícola principal da região (ou um dos principais), esta nova realidade interferem na organização e expansão da malha urbana da cidade. Para tanto, o papel da rede ferroviária no processo dinamiza essa economia local, sendo fundamental para a cultura do café.

A combinação do trabalho livre, as máquinas de beneficiamento e as ferrovias produzem um impacto pontual sobre as relações de trabalho através da economia e da racionalização do uso da mão-de-obra, assumindo importância significativa para o desenvolvimento de Campinas nas décadas seguintes. (SEMEGHINI, 1991, p. 34)

O complexo cafeeiro paulista desenvolve-se a partir de Campinas e

marca o início das relações de produção capitalista nas fazendas de café. O lucro gerado pela exploração da cultura do café e a necessidade de incrementá-la viabilizou outros investimentos paralelos na região de Campinas e São Paulo, investimentos na indústria de máquinas, peças e implementos agrícolas, a partir de 1880 consolida-se também um setor secundário com a instalação de uma indústria de bens de consumo para atender uma classe média urbana, instalada em Campinas em razão do desenvolvimento de empresas prestadoras de serviços à cafeicultura. (ARGOLLO, 2004, p. 27)

A paisagem e o ambiente construído em São Paulo a partir de 1850, em especial na região campineira modifica-se com a presença de novos agentes sociais na malha urbana e rural, organiza-se uma classe média urbana que dará suporte a cultura cafeeira manipulando as máquinas das lavouras de café, são trabalhadores que estabelecem vínculos trabalhistas com o ambiente rural, mas residem na área urbana e exigem uma nova infra-estrutura urbana para a cidade de Campinas. Este momento também coincide com abolição do trabalho escravo e a introdução do trabalho assalariado, e a conseqüente chegada no país de imigrantes europeus em grande número para trabalhar nas fazendas de café. Essa movimentação de novos agentes sociais e o cenário econômico exigem uma nova configuração territorial, tanto para Campinas como para o Estado de São Paulo.

A configuração territorial de São Paulo moderniza-se através de nova infra-estrutura física, comercial e financeira, que se organizou para atender as demandas do complexo cafeeiro: infra-estrutura de transporte – estradas de ferro e portos (destacando o porto de Santos e a construção das ferrovias paulista);

bancos e comércios voltados para o mercado externo e interno, casas comissárias, Bolsa de Café em Santos, correios, telégrafos, telefone, energia elétrica, enfim, Argolo conclui que o ambiente construído em São Paulo reflete as exigências do ciclo da economia da café, realimentando-se para atender as suas necessidades. (ARGOLLO, 2004, p. 28)

Neste contexto, cidades como Campinas passaram a absolver o trabalho de profissionais com conhecimentos técnicos cada vez mais modernos, que contribuem para a melhoria da infra-estrutura urbana e dos serviços públicos através de obras de engenharia que visavam modernizar as cidades. Na verdade, a partir de 1850 o preço do café aumenta no mercado internacional, essa nova ordem econômica do comércio exterior criou condições para o desenvolvimento da cafeicultura no Oeste Paulista. Esse desenvolvimento apoiado no comércio exterior e fluxo do capital externo permitiram a ampliação da infra-estrutura física e de serviços que resultou na modernização dos sistemas de produção, comercialização e novos arranjos na estruturação territorial e expansão da malha urbana de cidades como Campinas.

O município de Campinas foi uma referência na década de 60 do século XIX para as mudanças ocorridas na região. A inauguração da Estrada de Ferro Santos-Jundiaí (São Paulo Railway, em 1867), acompanhada no ano seguinte pela constituição da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, como já destacado, foi uma contribuição importante, como também a produção do café e a sua inserção no mercado externo. Outro fator importante foi a desorganização internacional do mercado do algodão produzida pela Guerra Civil Americana, o novo negócio vai desempenhar importante papel na região e para a consolidação

de Campinas como pólo produtor do Oeste Paulista. Entre os anos de 1869 e 1872 a exportação do algodão atingiu 44% do montante das exportações da região. (SEMEGHINI, 1991, p. 35)

Além desse surto algodoeiro, outros acontecimentos importantes contribuíram para economia da região de Campinas, na metade dos anos 60 a instalação de um núcleo de imigrantes norte-americanos, na região que mais tarde viria a ser a cidade de Americana. Esses imigrantes adquiriram terras de uma fazenda grande, cuja terra era imprópria para o cultivo do café que anteriormente abrigava canaviais. Trouxeram novas técnicas e instrumentos agrícolas, exercendo grande influência sobre os plantadores locais. Exerceram influência na diversificação agrícola regional, além do algodão cultivavam novas variedades de frutas e de milho.

Semeghini(1991, p. 37) considera referencias importantes para o desenvolvimento de Campinas, a cultura do açúcar, do café, do algodão, imigração, as ferrovias e também como relevantes acontecimentos para economia da região foi a crise bancária de 1864, a reforma bancária de 1866, e a guerra do Paraguai. Em 1865, quando inicia a Guerra do Paraguai, Campinas virou parada obrigatória das tropas brasileiras quando estavam em direção ao Estado de Mato Grosso. A Guerra cumpriu dupla função, exigiu investimentos para pagar seu custo e ao mesmo tempo atraiu para a região esses investimentos.

No Oeste de São Paulo, que tinha Campinas como pólo principal o período de 1870 -1886 correspondem às transformações nas relações de produção e primeiro surto cafeeiro, é o momento que emerge o complexo capitalista, resultado da implantação das ferrovias, a disseminação nas fazendas

do Oeste Paulista dos processos mecânicos de beneficiamentos e a viabilização da imigração estrangeira em grande escala.

A malha ferroviária modifica a economia cafeeira, sua estruturação no território. Tendo como elemento viabilizador as linhas da estrada de ferro, e assim surgiria a rede urbana do estado, definindo-se em grande parte em função da ferrovia, em especial os municípios que desempenharam as funções de centros e pólos regionais.

No final do primeiro surto cafeeiro, a localização do café no estado sofrera mudanças visíveis – chamada Zona Norte (Vale do Paraíba) em 1886 diminui a produção, já Zonas Mogiana (Amparo, Casa Branca) e Paulista (Rio Claro, Araras e Descalvado) conhecidas como nova produziam 21% e 23% respectivamente. A Zona Central era a principal produtora, responsável por 29% do café dessa região. O município de Campinas produzia 50% da produção da Zona Central (SEMEGHINI, 1991, p. 39).

A produção cafeeira no Brasil, efetiva-se entre 1800 e 1830, expandindo num primeiro período até 1850, ocupando a região do Vale do Paraíba. Após esse período a produção desloca-se para região Oeste, o preço no mercado oscilando sempre em função do mercado internacional, marcado por crises como em 1868, uma quebra na produção mundial, causada por fatores naturais, promoveu a valorização dos preços e nova fase na produção brasileira. Esta nova fase marcaria, em Campinas, o apogeu do desenvolvimento urbano cafeeiro, produzindo importantes alterações no desenvolvimento urbano da cidade. Para Badaró, o café trouxe grande prestígio social e político para a elite campineira, uma vida cultural intensa. surgem colégios, associações, artísticas,

literárias e musicais e um forte sentimento de bairrismo entre os campineiros que se orgulhavam e classificavam a cidade entre as mais cultas e progressista do país.( BADARÓ, 1996, p. 26-27)

Campinas era uma cidade para fins de semana, tornou-se lugar de moradia fixa dos fazendeiros, que para ela se transferiram com suas famílias e escravos domésticos. Grandes sobrados e solares foram construídos substituindo gradativamente a taipa e o pau-a-pique pelos tijolos que eram fabricados, e para complementar essa nova fase da cidade de Campinas, a economia cafeeira proporciona meios para o desenvolvimento do setor industrial, assim as primeiras fábricas instaladas em Campinas coincidi com a expansão da lavoura cafeeira, com a conseqüente vinda dos primeiros imigrantes europeus e incrementada pelas facilidades dos transportes trazidos pelas ferrovias.

O mercado regional organizado na região campineira estimula outras indústrias na fabricação de massas alimentícias, cervejas, tecidos, artigos de couro e sabão, que reuniu na cidade cerca de 2000 operários, com esse intenso desenvolvimento comercial e industrial, o setor financeiro foi estimulado, especialmente a partir de 1870, á migrarem para Campinas. Foi o caso, dos comissários de café que intermediavam as negociações e exportações no porto de Santos, transferiram filiais de suas casas Comissárias para Campinas. A cidade passou a intermediar toda movimentação de dinheiro entre o interior paulista e Santos, atraindo a implantação de diversos bancos: Banco Colonial do Estado de São Paulo(1871), Banco Mercantil de Santos(1873), London Brazilian Bank Limited(1873), Banco do Comércio e Indústria, Banco União de São Paulo e Banco dos Lavradores(1883) ( BERGO, 1944 apud BADARO, 1996, p.29).

A intensa movimentação financeira em Campinas, concentra-se no município e estimula a lavoura, o comércio, a indústria e obras de desenvolvimento urbano. Embora esse crescimento rápido sinalizasse como marca de um novo tempo para a Cidade, esse crescimento vai concorrer com a deficiência de saneamento básico, dificuldades para concluir instalações prediais de água encanada, ausência de esgoto e arruamentos esbarrava nos brejos e córregos que envolviam a cidade. (BADARÓ, 1996, p.30)

No final do XIX e início do XX no Brasil, essa era uma tendência em cidades como São Paulo e Rio de Janeiro, crescimento rápido do urbano e precária infra-estrutura, ou seja, as obras de organização da malha urbana não conseguem acompanhar a demanda urbana imposta neste período. Em, São Paulo, neste período uma das características da cidade era a concentração e em número crescente da população, em função desta nova realidade havia o medo constante de doenças epidêmicas de doenças que dizimam populações inteiras sem fazer distinção entre ricos e pobres. (BERTUCCI, 1994, p.78.)

Neste período surtos de epidemias desestruturavam a organização da cidade de São Paulo, colocava em dúvida a salubridade local e questionava validade dos conhecimentos científicos relativos à saúde, gerando críticas a ordem sanitária. A varíola era das epidemias de ocorrência constante no estado de São Paulo. A extensão do problema fica evidente quando o governo de São Paulo usa instrumentos da legislação até para combater as epidemias, determinando através do Serviço Sanitário e com de artigos específicos no Código de 1894, determina, por exemplo, a vacinação gratuita e obrigatória da população do nascimento até os 45 anos. (BERTUCCI, 1994, p.79)

Neste contexto de epidemias em São Paulo, Campinas também vivenciou um surto de febre amarela no final do século XIX, a partir de 1889, sofreu três surtos consecutivos de febre amarela que se disseminou na cidade, interrompendo a longa fase de prosperidade que havia colocada como a principal força econômica da província. Campinas foi palco do flagelo da febre amarela durante nove anos, de 1889 a 1897, foi um período que muitas vidas foram vítimas dessa epidemia, provocando inúmeras mortes e um verdadeiro êxodo, a população local mudava-se para suas fazendas ou para outras regiões cafeeiras, como São Carlos, Araraquara, e mesmo para São Paulo em processo de industrialização, transferindo consigo, definitivamente além da moradia, seus negócios e grande volume dos negócios de Campinas.

A cidade de Campinas que tinha uma população estimada em 20.000 habitantes na área urbana, por volta de 1888, tem a sua população bruscamente reduzida para 5.000 instalados na cidade, instaura-se um clima de medo das epidemias na cidade. Esta situação exige que a poder público local, a Intendência Municipal viabilize medidas de higiene, controle da saúde pública e realize obras de saneamento básico. (BADARÓ, 1996, p.31)

A Intendência Municipal de Campinas propõe normas de higienização para Campinas, criando uma legislação específica adotando talvez a primeira norma de Zoneamento urbano, nesta época são retomadas as obras infraestrutura, como a conclusão das instalações para abastecimento predial de água e para destino dos esgotos sanitários. A uma crise dessa proporção reduziu a população da cidade, mas principalmente na economia local e na imagem de cidade promissora, reverter esse quadro era emergencial para quem morava, tinha



investimentos e principalmente para poder público, assim, a Intendência Municipal teve que viabilizar normas de sanitárias, higiene e normas para construções no perímetro urbano, atendendo critérios de salubridade.

Obras de pavimentação e os trabalhos de saneamento, embora não concluídas na sua totalidade a partir de 1897 alteraram a imagem da cidade e surtiram efeito, controlando a epidemia, tanto que em 1900, a população urbana já contava novamente com 19.000 habitantes, embora tenha perdido sua incipiente indústria local que concentra em São Paulo, ganhou, entretanto para combater a epidemia organização, saneamento, normas que coordenaram seu crescimento visíveis melhoras na infra-estrutura urbana. (BADARÓ, 1996, p.31-32)

A origem da indústria em Campinas está associada à economia cafeeira que proporcionou capital a ela, a febre amarela retardou seu avanço, em 1908 tinha Cervejaria Columbia e até 1910 tinha também o registro da *Cia. Curtidora de Campinas*, não houve um parque industrial significativo, até o início da década de 20. A preocupação do poder público local em solucionar problemas de pavimentação, saneamento e outros equipamentos de infra-estrutura urbana, Campinas adquiriu possibilidades para desenvolver uma vida urbana, afirmando-se como cidade limpa e saudável, esses requisitos aliados a oscilante agricultura cafeeira, na cultura do algodão que se iniciava e na produção industrial que estava sendo anunciada, preparam Campinas para uma nova fase do seu desenvolvimento econômico, a vinda do “Despertar da Cidade Industrial” e para depois “Despertar a Cidade Moderna”.

## **CAPÍTULO 2:**

### **HISTÓRIA DO DISTRITO DE REBOUÇAS**

#### **2.1. O desenvolvimento econômico da região**

O Distrito de Rebouças, que formaria o Município de Sumaré, desmembrou-se do município de Campinas em 1954. Em 2008, com uma população de 237.900 habitantes, o que representa 8,4% da população da Região Metropolitana de Campinas (RMC), a cidade é a segunda maior em população desta região.

Sumaré foi uma cidade produtora de café desde o século XIX quando essa região ainda estava dividida em grandes fazendas, depois foram divididas em diversas propriedades rurais menores. Nesta região o modelo de desmembramento das fazendas foi promovido pelo Estado para incentivar a colonização e também por iniciativas particulares. (TOLEDO, 1995, p.43.)

As fazendas do Distrito de Rebouças que produziam e abasteciam a região com café outros grãos foram: a Fazenda São Francisco, a Fazenda Quilombo, a Fazenda Candelárias. Essas fazendas foram divididas e vendidas para imigrantes. Outras fazendas, como Fazenda Velha, Fazenda Pinheiros, Fazenda Sertãozinho, Fazenda São Bento e Fazenda São Luiz. Essas foram compradas pelo governo do Estado, divididas e vendidas para portugueses, italianos, russos, alemães e letos. (TOLEDO, 1995, p.46)

Desde o século XVIII, este era um local de passagem onde havia pouso para os tropeiros que levavam a produção até São Paulo, passando por Jundiaí e Campinas, e de lá para o porto de Santos. Toda a produção grãos destinada para o comércio era transportada em lombo de burro ou carros de bois. Esta

modalidade de transporte, sobretudo do café, produzido nas fazendas da região sofria com as dificuldades impostas pelas condições naturais e climáticas como as chuvas, presença dos rios, os buracos e o barro produzido em época de chuvas.

Neste contexto, surge a ferrovia Campinas - Rio Claro, um prolongamento dos trilhos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro para o interior com uma parada denominada Rebouças sendo neste lugar construído o prédio da Estação de Rebouças.<sup>3</sup> No entorno do prédio inicia-se o povoado, essencialmente imigrantes italianos e portugueses que compraram terras, praticavam agricultura no então vilarejo que daria origem à cidade de Sumaré. Neste período inicial de formação do Distrito Rebouças de Campinas também se desenvolveram atividades comerciais na malha urbana. A vila foi crescendo impulsionada pelo comércio, industriais de sabão, tijolos, bebidas e extração de madeira.

O Contrato de 12 de maio de 1873, assinado entre o governo da Província de São Paulo e a Companhia Paulista, para a construção da Estrada de Ferro de Campinas à Rio Claro foi realizado para atender essa demanda regional. O Governo da Província autorizou e contratou a Companhia Paulista para construir esse prolongamento, sendo a mesma responsável pelas despesas e desfrutar dessa Estrada de Ferro que, partindo do ponto terminal da Estrada de Ferro em Campinas, e passando pela cidade de Limeira, terminaria na cidade de São João do Rio Claro.

O Governo da Província concedeu à Companhia Paulista o privilégio

---

<sup>3</sup> Leis, decretos e contratos relativos às concessões vigentes de estradas de ferro, outorgadas pelo Governo de São Paulo. 1869 – 1913.

exclusivo por 90(noventa) anos, contados a partir da assinatura do contrato para explorar a ferrovia. Este contrato deu privilégio intransferível para a Companhia antes e durante a construção da Estrada. Ao final dos 90(noventa) anos esse privilégio acabaria. Durante os noventa anos do privilégio o governo não permitiria que outras companhias organizassem empresas, construíssem outros caminhos de ferro dentro da distancia de 30Km de cada lado, e na mesma direção da Estrada em função do contrato, exceto se houvesse acordo com a Companhia Paulista. Esta proibição não impedia a construção de outros caminhos de ferro no mesmo ponto, mas deveriam seguir para outra direção, somente era permitido aproximar-se, e até cruzar a linha da Estrada de Ferro da Paulista, contanto que, dentro da zona privilegiada, nenhuma outra Companhia de Estrada de Ferro pudesse carregar ou descarregar gêneros, ou passageiros, recebendo frete ou passagem.

A Companhia Paulista teve o direito de construir suas ramificações de ferro, de madeira, ou de qualquer material conveniente, assim, como de abrir canais e estradas ordinárias para chamar concorrência á sua linha principal. A estrada será da mesma bitola das estradas de Santo a Jundiaí e de Jundiaí a Campinas, pertencentes a Companhias Inglesa e Paulista, e serão construídas nas mesmas condições, técnicas de modo que seu alinhamento não exceda os limites de curvatura, e declividade existentes nas referidas estradas.

O terreno ocupado pela estrada, e suas obras foram separadas das terras adjacentes por meio de cerca. Segundo o contrato, deveria ter acomodações apropriadas, guardas na estrada durante a construção, e em todos os pontos em que caminhos ordinários atravessassem a estrada de ferro na sua

superfície. Quando se julgasse conveniente construir outras linhas de estradas de ferro ou prolongamento além do Rio Claro, ou ramificações e dependências desta estrada fixada no contrato seriam de bitola larga ou estreita.

.A Companhia Paulista teve o direito de desapropriar na forma da legislação vigente na época, os terrenos e edifícios, materiais de construção ou outros objetos de propriedade particular, procedimentos necessários para construção da estrada de ferro e suas estações.

O desenvolvimento econômico da região foi favorecido com a chegada da ferrovia, dessa ferrovia que impõem uma nova dinâmica no transporte para o escoamento da produção de grãos. Desde 1850, os fazendeiros cobravam do governo provincial a reestruturação da rede viária e dos sérios obstáculos que representava o sistema de transporte vigente para a expansão econômica de São Paulo. O transporte por mulas acarretava perdas para os fazendeiros e era incapaz de dar vazão ao crescente surto da produção cafeeira, assim como, garantir a competitividade do mercado externo. (MENDES, 1991, p.53).

Neste sentido, compreende-se a importância da rede ferroviária para a dinâmica cafeeira. Os produtores da região teriam um meio de transporte mais rápido, barato e competitivo.

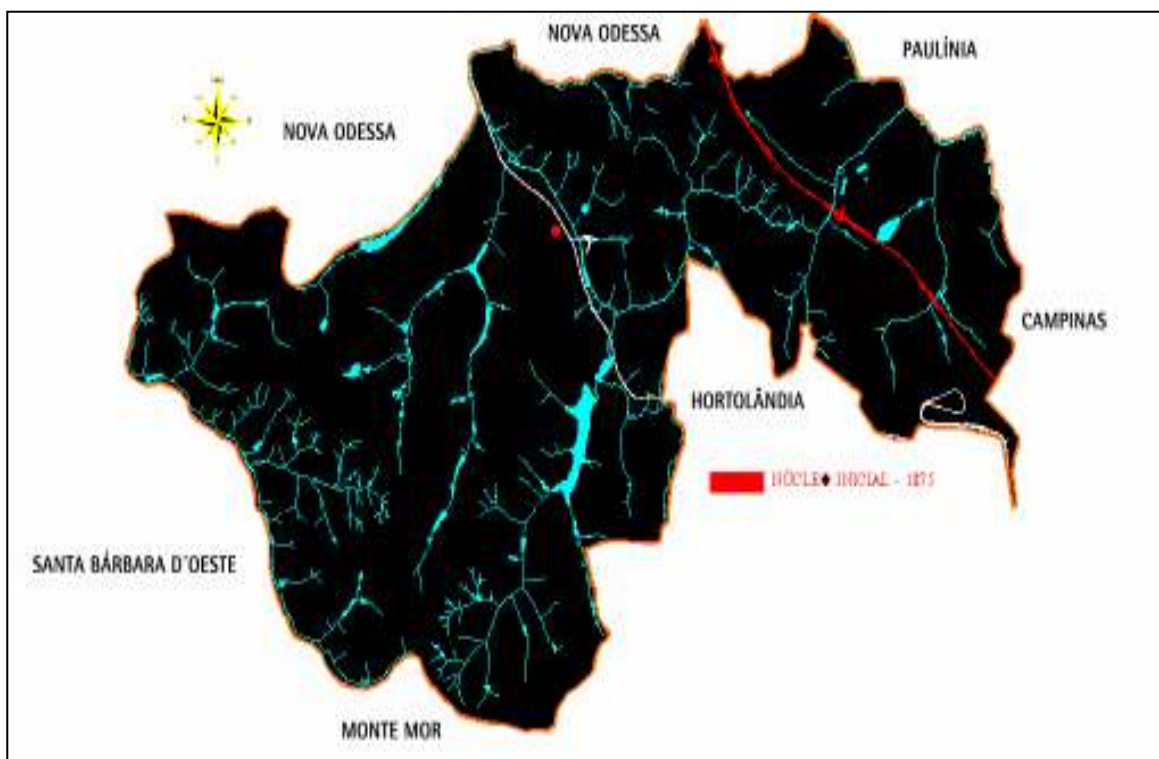
Segundo, Odilon Nogueira de Mattos, o café vai moldar o estado de São Paulo, ele altera a sua forma física e humana criando paisagens próprias, definido o povoamento, definindo caminhos, faz nascer fazendas, centros urbanos e propicia o surgimento das ferrovias. (MATOS, 1974, p.45.).

As Estradas de Ferro Paulistas não abriram novos caminhos, mas, seguiram os caminhos que estavam sendo criados com a expansão colonizadora

desencadeada pelo café. As ferrovias são implantadas, portanto, como sistema de transporte modernizador para agilizar o transporte do café.

A cidade de Sumaré, assim como muitas outras, aparece neste contexto, primeiro como caminho de tropeiros, em seguida como núcleo urbano no entorno do prédio da Estação Rebouças, um prédio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. O prédio da Estação transformou-se em uma referência para a estruturação do futuro núcleo urbano de Sumaré.

## 2.2. As primeiras ruas do Distrito de Rebouças



**Figura 3** - Localização do núcleo urbano inicial do Município de Sumaré em 1875, na época distrito de Rebouças pertencente ao município de Campinas, e do traçado da linha férrea da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento Urbano de Sumaré.

O mapa de 1875 indica a localização do núcleo urbano de Sumaré (Figura 3) onde é possível visualizar a sua localização e a dos trilhos da Companhia Paulista na área que hoje define o município de Sumaré. Visualiza-se qual foi o movimento desta malha urbana. Os deslocamentos iniciais da malha urbana ocorrem no entorno desse núcleo, no sentido Monte Mor e depois a partir da década de 40 no sentido da Rodovia Anhanguera.

O mapa permite ainda uma visualização da extensão do espaço urbano atual desse município. Nessa visível expansão da malha urbana destaca-se um processo de expansão marcado pela interiorização da cadeia produtiva da Região Metropolitana de Campinas no qual um aspecto específico e próprio deste município, sua configuração espacial acompanha o movimento da estrutura ferroviária e depois rodoviária.

Para explicar as formas de produção do espaço urbano desse município e o uso do solo urbano entre o final do século XIX e início do século XX com o intuito de compreender como este espaço foi configurando-se, utilizo como estratégia a definição do desenho e conformação das primeiras travessas, como eram chamadas, hoje as ruas, que constituíram o núcleo inicial e central do então Distrito de Rebouças.

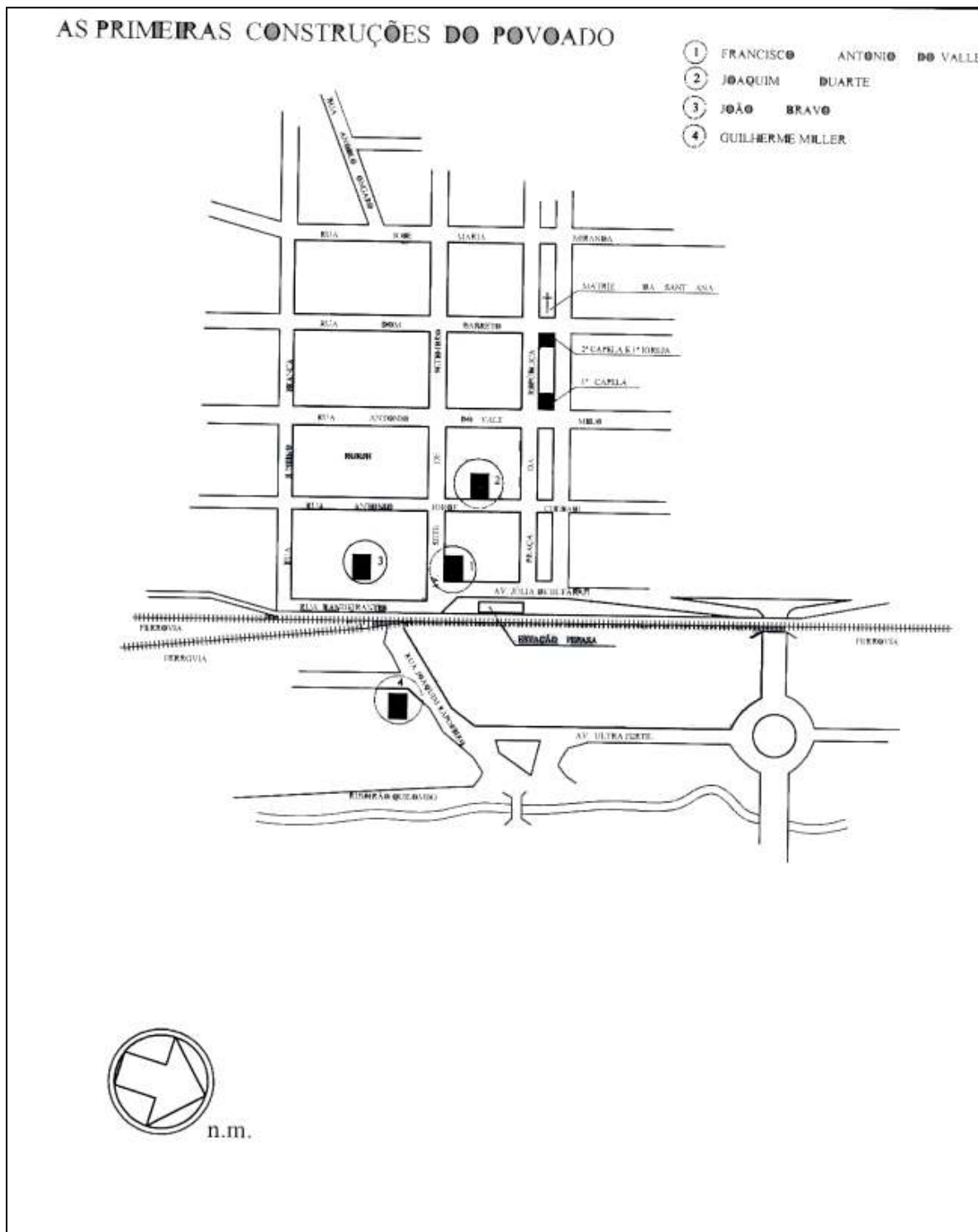
Para tanto, apresento primeiro um debate presente na historiografia já produzida sobre a cidade de Sumaré. Buscando explicar a origem do núcleo inicial, os autores da *Monografia Histórica de Sumaré*, explicam que devido as inúmeras mudanças na estrutura fundiária da região, o núcleo urbano inicial desenvolveu-se no entorno de uma capela de pau a pique construída em 1868 e

dedicada a N. S. de Sant'Ana, onde hoje se encontra a atual Praça da República. Esse povoado era formado de 5 casas de madeira, que pertenciam aos senhores Antonio do Valle Melo, Joaquim Duarte, Basílio Guidotti, João Bravo e Guilherme Miller. (DUARTE JÚNIOR; PEDRONI; ARAÚJO, 1975, p.9)

A figura 4 abaixo é uma recriação parcial de uma planta do Núcleo Inicial de Rebouças indicando a localização de 4 das cinco primeiras casas do povoado que encontra-se no livro *Monografia Histórica de Sumaré* para ilustrar a versão dos autores.

A Planta apresenta o desenho da malha urbana do povoado localizando o prédio da Estação de Rebouças, os trilhos da Companhia Paulista, o Rio Quilombo, a disposição das cinco primeiras ruas, a Praça da República e a localização do antigo prédio da capela.





**Figura 4:** Planta do Núcleo Inicial de Rebouças  
**FONTE:** (DUARTE JÚNIOR; PEDRONI; ARAÚJO, 1975, p.12)

Os autores deste texto, afirmam “*O progresso do povoado dá origem á estação de Rebouças e não esta que foi a causa do surgimento daquele.*” (DUARTE JÚNIOR; PEDRONI ; ARAÚJO, 1975, p.9).

Segundo os autores, o povoado já existia e era uma região em desenvolvimento que produzia café, milho, açúcar de engenho e outros alimentos básicos, ainda lugar de uma grande circulação de mercadorias. Assim, a Estrada de Ferro da Companhia Paulista e o prédio da Estação Ferroviária só complementariam o desenvolvimento desta localidade que já existia dando continuidade a sua expansão com a vinda de pessoas atraídas pelas qualidades e fertilidade de suas terras. Esta versão do surgimento da cidade enaltece o papel dos proprietários neste processo, identifica fundadores da cidade de Sumaré em detrimento do papel de um processo econômico regional.

Numa outra perspectiva, Francisco Toledo, no livro “*Uma História de Sumaré - Das Sesmarias à Indústria*” publicado em 1995, considera que “o núcleo urbano de Rebouças nasceu e cresceu ao redor da estação ferroviária . Melhor dizendo, ao seu lado...” (TOLEDO, 1995, p. 87)

Para Toledo, as casas e as ruas foram sendo construídas paralelas à estação ferroviária e aos trilhos, dentre elas a primeira rua de Sumaré, atualmente conhecida como Av. Júlia de Vasconcellos, a rua da Estação. Para ele a estação foi ponto aglutinador do núcleo urbano inicial de Sumaré<sup>4</sup>.

---

<sup>4</sup> O autor do livro citado comenta que não encontrou em sua pesquisa documental evidencias que comprovem a existência dos primeiros moradores de Sumaré, como citado na *Monografia Histórica de Sumaré*, e que a primeira menção por ele encontrada de venda de terrenos em Rebouças é de 1883. Ainda, afirma que a primeira casa em Rebouças é de 1885 e que não há escrituras de compras e vendas de imóveis próximos desse núcleo inicial antes de 1883 .(TOLEDO, 1995, p. 56-67)

Na versão produzida por Toledo, é somente após a construção da Estação de Rebouças que surge uma malha urbana que começa a concentrar moradores no seu entorno. Antes da construção da Estação Ferroviária em Rebouças havia casas, sítios e fazendas espalhadas nesta região, que também era conhecida como região do Quilombo, pois se situava na região do Rio Quilombo. Onde está localizada a estação ferroviária não existia nas suas proximidades casa ou sítio. A Companhia Paulista escolheu o atual local para construção da estação em função da sua posição economicamente estratégica, era um lugar de cruzamento de diversas rotas comerciais. (TOLEDO, 1995, p. 67).

Analisando as duas versões sobre a origem desse núcleo urbano, é possível concluir que os autores da *Monografia Histórica de Sumaré* indicam a possibilidade de uma cidade carregar na sua história a possibilidade de agentes sociais fundadores, desconsideram a possibilidade que o núcleo urbano pode resultar de um contexto maior que envolva aspectos econômicos, políticos, sociais e culturais, e neste caso específico de Sumaré é a versão mais apropriada considerando o processo da interiorização da economia local e os interesses dos fazendeiros locais.

O texto da *Monografia Histórica de Sumaré* foi produzido em 1975, ano que a administração municipal comemorou o centenário da cidade. O livro foi oficialmente financiado pelo poder público municipal, em um ambiente onde a cultura da família tradicional tem valor significativo, logo os tradicionais são os “fundadores” do lugar, o texto privilegia os fundadores assim, é importante identificar esses agentes sociais e compreender como o texto pretende reforçar a idéia de quem fundou a cidade e, portanto representando o núcleo tradicional,

digno de todas as honrarias e homenagens. Estes títulos implicam em pequenos privilégios e ganhos políticos para as lideranças políticas de um lugar de origem “tradicional”.

Trata-se de um texto carregado de memórias locais que analisa os elementos envolvidos na produção inicial do núcleo urbano como resultado de projetos pioneiros de agentes sociais inseridos em um contexto específico de heroísmo, e associando o fundador como herói e a tradição como termômetro para indicar a posição social destes elementos no cenário social e político. Foi uma obra produzida para indicar os fundadores e caracteriza-los como grupo tradicional e conseqüentemente como “lideranças políticas”. Para o poder público valorizar as memórias desses agentes sociais facilita a sua inserção e o diálogo político com os mesmos.

No livro *Uma História de Sumaré - Das Sesmarias à Indústria* publicado em 1995, também com incentivos da Prefeitura Municipal de Sumaré, o livro também faz uma abordagem memorialista, porém propõe outra versão para explicar a origem do núcleo urbano inicial de Rebouças, para o autor o elemento aglutinador foi o prédio da Estação Rebouças em 1875, contrariando a informação de um pequeno povoado em torno de capelinha, para Toledo esta capelinha não existiu por que não consta registro dela no acervo de documentos da Igreja Católica de Campinas correspondente ao período e nos jornais de Campinas existiam notícias de venda de sítios e chácaras nas proximidades que corresponde hoje ao entorno do prédio da Paulista.

O autor também analisa o desenho das primeiras ruas em Rebouças, utiliza uma densa fonte documental para fazer sua pesquisa, embora não

mencione também qual foi o critério da Paulista para escolher o lugar do Prédio da Estação Rebouças.

No entanto, ambos os textos tem grande valor para pesquisas sobre a cidade de Sumaré, permite compreender quais os agentes estavam envolvidos e contribuíram para a construção da cidade, apropriação do lugar e o seu desenvolvimento urbano.

Saes observa em seu trabalho sobre as ferrovias do Estado de São, como muitos outros pesquisadores que as estradas de ferro acompanharam em São Paulo os caminhos do café, a evidente dependência das ferrovias com o transporte do café. Esta situação revela-se na luta travada entre as empresas para adquirir as concessões de certas linhas em regiões próximas às zonas cafeeiras e a indiferença com regiões que não ofereciam uma possibilidade imediata de retornos financeiros. Mas, para ele a importância do café e as lutas para aquisição de concessões é fato, mas as diretrizes e prolongamentos das ferrovias quem determinava sempre eram os poderes locais e individuais. (SAES,1981, p.54-55)

Ao perceber a dependência das ferrovias para com o café, aproximação com as zonas cafeeiras, é possível compreender a defesa e argumentos veementes com que indivíduos ou representantes de zonas cafeeiras reclamam a proximidade com a linha férrea, afinal era uma situação que barateava custo para os produtores (SAES,1981, p.54)

A análise de Saes, em nosso estudo é importante porque nos permite considerar que o prolongamento e a localização das edificações(trilhos, estações e armazéns) da Companhia Paulista de Estradas de Ferro de Campinas até Rio Claro, que cruza a região de Rebouças também está inserido nessa relação entre

vocação econômica regional e interesses locais. Rebouças era uma região com várias fazendas antes de 1875 quando o prolongamento efetiva-se, como a **Fazenda São Francisco** que existiu desde 1856, ocupava terras que hoje ficam ao redor da entrada de Sumaré, na Anhanguera, no sentido Nova Odessa. Era uma propriedade com casarão, casa de colonos e máquina para beneficiar café. (TOLEDO, 1995, p.34)

Na região do atual bairro do Cruzeiro em Sumaré, hoje estrada Sumaré - Monte-Mor, por volta de 1869 existia a **Fazenda Candelária**, esta propriedade estava nas imediações de uma região de cruzamentos, caminhos que ligavam, por exemplo, Monte-Mor a Santa Bárbara, Piracicaba, Limeira, Rio Claro e Rebouças, inclusive após 1875, outra fazenda antiga também nessa região foi a propriedade **São Domingos**, vendida em 1873 para Antonio Pompeu de Camargo, esta fazenda localiza-se à margem direita do Rio Quilombo e dentre outras. A fazenda São Francisco, como as fazendas Quilombo e Palmeiras também na região de Rebouças produziam café. Rebouças chegou enviar pela Companhia Paulista em 1900 11.844 de sacas de café e em 1901 16.386 (TOLEDO, 1995, p. 44).

Nessa região existiam também engenhos, olarias, canaviais e após a crise do café no início do século XX, destaca-se a produção de algodão, essas informações selecionadas em cartórios por Toledo, são indicações que nesta uma ferrovia e uma estação próxima facilitaria o transporte dessa produção e reduziria custos para os proprietários, esses proprietários são com certeza tinha interesses locais e outro aspecto possível para explicar a localização dos trilhos em Rebouças, esse lugar também conhecido como Quilombo era lugar de rotas ligando – Monte Mor, Piracicaba, Limeira, Campinas, Santa Bárbara, portanto um

lugar estratégico e capaz garantir a acessibilidade para todos esses núcleos produtores e o lucro da Companhia Paulista.

A interferência dos indivíduos locais e seus interesses definiram prolongamentos e consecutivamente a história das ferrovias no Estado de São Paulo, logo as quatro primeiras empresas organizadas em São Paulo – Paulista, Ituana, Sorocabana e Mojiana definiram seus caminhos neste contexto de disputas, a Paulista teria estendido seus trilhos até Araraquara, depois até onde julgasse necessário, a Ituana até o Vale do Tietê, essas disputas eram resolvidas em negociações com o Presidente da província, envolvendo ramais e prolongamentos, em função desses conflitos surgiu a Companhia Rio Claro, criada para ficar entre a Ituana e a Paulista, mas sobretudo para definir qual seria a direção da Paulista ao sair de Campinas.

Ao entender que a direção do prolongamento dos trilhos das ferrovias paulista atendeu os interesses individuais também dos fazendeiros, fica evidente que o prolongamento da Paulista de Campinas para o interior, provavelmente integrou este leque de disputa, e neste caso o resultado desta interferência foi à participação dos trilhos na configuração do espaço inicial do Distrito de Rebouças, mais precisamente o prédio da Paulista construído para ser uma estação de passageiros e cargas. É a sua localização o ponto central para induzir a localização e disposição das primeiras ruas de Rebouças a partir de 1875, ano da inauguração da Estação de Rebouças, que recebeu esse nome para homenagear,

o engenheiro responsável pela obra<sup>5</sup>. Percebe-se, portanto que a ocupação inicial do núcleo urbano de Rebouças foi resultado da dinâmica econômica regional no final do século XIX e das possibilidades de acessibilidade que os trilhos da Companhia Paulista ofereceram a região após o prolongamento de Campinas a Rio Claro, embora os trilhos e a Estação não motivem com exclusividade o processo de urbanização, mas integram o conjunto de elementos de infraestrutura que aliados aos outros elementos provocam a definição e a produção de um espaço - definem o lugar, a cidade e suas territorialidades.

O prédio da Paulista é a referência que define a mobilidade e ocupação desse lugar até a década de 40. A produção do espaço urbano do Distrito de Rebouças foi definindo-se na frente do Prédio da Estação de Rebouças e formando caminhos de ligação com as cidades de Monte Mor e Santa Bárbara do Oeste, são esses três elementos que constituem as fronteiras para a definição da malha urbana de Rebouças, as primeiras moradias, comércio, espaços públicos, como as ruas, praça e igrejas. Existe uma dinâmica urbana que será proposta neste local através dos agentes sociais inseridos neste cenário que constitui a história do lugar.

No entanto, o objeto central deste trabalho, é simplesmente indicar e observar a estrita participação do prédio da Estação de passageiros e carga da Companhia Paulista, logo após o prolongamento dos trilhos da Paulista de Campinas para interior, como mais um elemento que contribui para origem e

---

<sup>5</sup> Antonio Pereira Rebouças Filho, morreu de tifo quando ainda estava coordenando os serviços de prolongamento dos Trilhos da Paulista de Campinas para o interior. A Estação foi inaugurada em 27 de agosto de 1875.



desenvolvimento do Distrito de Rebouças, em especial na formatação do desenho da sua configuração espacial inicial, que por anos será o centro do Distrito e depois da cidade de Sumaré.

O espaço urbano socialmente produzido não é uma ação espontânea, é preciso identificar sempre os elementos possíveis nesta ação. Assim, é impossível não questionar quais os interesses ou quais foram os personagens locais que agiram para determinar o lugar da Estação da Companhia Paulista, a quem pertencia às terras desse lugar, quais os interesses estavam em jogo.

Neste sentido compreender como a malha urbana do Distrito de Rebouças foi configurando-se e definindo a sua espacialidade é importante. Analisar as propostas de loteamentos, desenhos das ruas, considerar o fluxo econômico regional, relação dos agentes sociais com espaço são caminhos válidos, outra possibilidade é a análise da legislação urbana que vigorou neste período que o Distrito estava originando-se.

A área central inicial de Sumaré foi constituída das cinco primeiras travessas, conhecidas hoje como as Ruas Julia de Vasconcellos, Antônio Jorge Chebabi, Antonio do Valle Melo, Dom Barreto e José Maria Miranda. Nestas cinco ruas foram selecionadas as 8 (oito) primeiras quadras com o objetivo de analisar a apropriação deste espaço, antes uma área de sítios, ao longo da primeira metade do século XX. Estas ruas fazem frente para a Avenida 7 (sete) de setembro, sendo 4 (quatro) do lado esquerdo, as quadras 11-12, 10-13, 9-14, 8-15 e no direito mais 4 (quatro), sendo elas as quadras 19, 18, 17, 16. (Ver planta com as quadras no verso)

Em cada uma dessas quadras foi selecionado um terreno para resgate

do histórico de apropriação e uso desses espaços que estão inseridos na malha urbana do núcleo inicial de Rebouças. Neste momento da pesquisa recolhemos alguns dados básicos para o entendimento do processo de ocupação da área que apresentamos a seguir resumidamente visando reconstituir a história dos agentes sociais e das dinâmicas econômicas e culturais desta área que se constitui no primeiro núcleo urbano do município de Sumaré.

No lado esquerdo na quadra 11-12 foi selecionado o n. 67 onde atualmente encontra-se a **Loja Pérola Noivas**. Na quadra 10-13, foi selecionado o n 131 prédio atualmente das **Lojas Cem**. Na quadra 9-14 foi selecionado o número escolhido foi o n 253 onde está situada a **Imobiliária Eldorado**. Na quadra 8-15 foram selecionados os números 337 onde está a **Loja Pernambucanas** e 339 onde está a **Farmácia Droga 30**. No lado direito na quadra 19 o n. 80 que corresponde ao Prédio do **Bar Paulista**. Na quadra 18 foi selecionado o número 118 da **Loja Propé**. Na quadra 17 foi selecionado número 282 prédio do **Banco Santander**. E na quadra 16 foi selecionado o número 326 onde está da **Loja Hoint Point**. A planta das quadras indicando o número de cada uma e o desenho da planta da área inicial da cidade indicando a localização dos terrenos procuram elucidar estes exemplos selecionados.

Esta área inicial do Distrito de Rebouças, posteriormente centro do município de Sumaré, era ocupada por residências que foram sendo paulatinamente ocupadas por firmas comerciais. No início do século XX, estas firmas davam suporte à produção local, essencialmente algodão e legumes, e ao abastecimento da população do vilarejo, como mercearias de secos e molhados, padarias, barbearias. No final do século XX, muitas destas propriedades

transformam-se em grandes lojas comerciais ou bancárias.

Como é o caso da residência de Ernesto Foffano que será transformada na Loja Pérolas Noivas. Na quadra 11-12 do lado esquerdo o número selecionado foi o 67, matrícula 65.580 onde está a Loja Pérola Noiva, um terreno com área de 559,00 ms<sup>2</sup> com frente para a Avenida 07 de setembro, o proprietário era Ernesto Foffano, neste número antes do ano 1952, foi construído um prédio residencial., com o falecimento de Ernesto Foffano e sua esposa Ada Sachetto Foffano, ocorridos em 23.08.1969, a herdeira Neide Maria Foffano vende em 1992 a Rosas Kassis, comerciante e família o imóvel residencial de número 67.

No final do século XX, outras propriedades residenciais serão transformadas em comércio, como é o caso de uma grande rede comercial – Loja Cem. No lado esquerdo onde está a quadra 10-13, o número 131 foi o selecionado, hoje é o prédio das Lojas Cem. De acordo com número 5103 de matrícula do terreno no Registro de Imóveis de Sumaré. Este número 131 foi era um terreno que media 13,30ms de frente, por 54,90ms da frente aos fundos, localizados na rua 7 de setembro sob o número 37, no terreno havia prédio residencial e seu quintal. Em 1977 esse prédio residencial foi alterado para o número 131 e sobre o terreno foram construídos dois prédios comerciais que receberam os números 137 e 143, ambos com frente para Avenida 7 (sete) de setembro. Em 1988, os herdeiros vendem parte do terreno do terreno. Em 1996, a herdeira solicita para si o imóvel. Em 1999 efetua-se uma averbação confirmando a alteração da razão social da empresa CEM S/A, Artigos Domésticos para LOJAS CEM S/A que comprou os terrenos números 131, 137 e 143 para em seguida demolir e construir um novo prédio comercial que ficou registrado sob o

número 131 com frente para 7 (sete) de setembro conforme habite-se expedida pela Prefeitura Municipal de Sumaré em 1997.

As residências da área central também serão ocupadas ou transformadas em sedes bancárias, como é o caso do imóvel que será ocupado pelo Banco do Comércio e Indústria de São Paulo S/A. Na quadra 9-14 o terreno número 253, hoje Imobiliária Eldorado, cujo número de matrícula no Cartório de Registro de Imóveis é 8326 era o terreno com frente para a Rua de Sete de Setembro com uma construção residencial, com diversos cômodos, sendo que casa era alvenaria e coberta de telhas, o proprietário do imóvel foi o Banco do Comércio e Indústria de São Paulo S/A. Em 1979 o proprietário do imóvel vende para o empresário Valter Pedroni.

A grande dimensão de algumas residências permitiu o desdobramento em mais de uma unidade comercial, como é o caso da residência que transformou - se em drogaria e em uma grande rede de comércio de vestuário e eletrodoméstico. Na quadra 8 – 15 os terrenos selecionados foram os números 337 e 347, encontram-se matriculados no Cartório de Imóveis sob o número 15.166 era um prédio residencial de frente para sete de setembro, nestes números hoje estão localizadas as Lojas Pernambucanas e Drogaria 30. Em 1982 este terreno pertencia a Alcides Squarizzi, Irani Squarizzi com uma de 929,98 ms<sup>2</sup>, sendo 18ms de frente; 52,20 da frente aos fundos de ambos os lados e 17,70ms nos fundos.

Em abril de 1982 os proprietários do terreno citados acima vendem o equivalente a 1/3 deste imóvel as demais herdeiras Ester Weiss e Izidra Aina Weiss. Em julho de 1988 Ester Weiss vende sua parte no terreno que

correspondia a 50% para Izidra Aina Weiss, que residia na Rua Sete de Setembro no número 347. No ano de 2000 Isidra Aina Weis vende sua parte que correspondia a 50% para José Carlos Pedroni e Valter Pedroni na proporção que cada um ficou com 25% do terreno em 11 de julho de 2000, conforme foi averbado nesta matrícula.

No ano de 2002 Izidra Aina Weiss, solteira e aposentada transferiu como doação a parte que correspondia a 50% do imóvel a Andréia Squarizzi, porém a doadora reservou para si o direito de usufruto vitalício da parte corresponde aos 50% que estavam sendo doados e até hoje os números 337e339 correspondente a dois salões comerciais na Avenida sete setembro a pertencem a Izidra Aina Weiss.

Em algumas propriedades, embora de posse de vários herdeiros, foram feitos remembramentos formando um único estabelecimento comercial, como é o caso da Loja Propé. O terreno de número 118 do lado direito da quadra número 18, encontra-se registrado com o número de matrícula 96.597 na Registro de Imóveis em Sumaré, onde encontra-se prédio da Loja Propé, era um prédio residencial que pertencia a família Noveletto, sendo 50% do terreno de propriedade de Pedro Noveleto e os outros 50% distribuídos entre vários outros membros da mesma família. Essas informações constam no título aquisitivo transcrito número 64.533, livro 3-AM, fls. 236 de 1968, conforme documentos do 3º Registro de Imóveis da Comarca de Campinas, matrícula 85.211 de agosto de 1999.

Em 2003 de 21 de julho foi deferida pelo Juíz de Americana, a sentença declaratória de usucapião do imóvel objeto desta matrícula favor de Pedro Marin e

Ângela Cortellazzi Colaneri Marin, hoje atuais donos do prédio da Loja Propé em Sumaré na quadra 18.

### **2.3. A administração do distrito de Rebouças pela Câmara Municipal de Campinas**

Como Rebouças era um povoado sob administração da cidade de Campinas, logo sua legislação foi produzida e aprovada na Câmara Municipal de Campinas. Em 1894, esta Câmara publicou a Lei nº 29 pretendendo coordenar e ordenar o crescimento de alguns bairros de Campinas, como Sousas, Valinhos, e Rebouças, proibindo a construção ou reconstrução de prédios nos mesmos. No final do século XIX Campinas foi vítima de várias epidemias de febre amarela consecutivas, entre de 1889 a 1897, sofreu três surtos de proporções graves, provocando uma redução drástica no número habitantes, foram inúmeras mortes e uma fuga maciça dos habitantes para cidades próximas com vocação cafeeira. O poder público municipal – câmara municipal e o Intendente Municipal empreendem várias ações legais e práticas, propondo medidas de higiene e controle da saúde. Essas medidas estendem-se para os bairros de Campinas visando controlar a sua expansão e o controle das epidemias.

Para a cidade é urgente conter a epidemia e a fuga também de capitais. Para tanto, uma das estratégias também foi controlar a expansão urbana, por isso a publicação de uma legislação proibindo construções sem a aprovação do poder municipal. Da mesma forma que a Intendência Municipal adotou medidas relativas à limpeza pública, qualidade da água e saneamento, voltou-se para as

construções e reconstruções no perímetro urbano, criando o primeiro Código de Construções e Posturas em 1880, estabelecendo normas de higiene e salubridade para as novas construções, definindo, por exemplo, o mínimo de recuo, áreas de iluminação, ventilação, cômodos, janelas, altura dos pavimentos e dos pisos assoalhados, especificando até a espessura das paredes.

A preocupação da Intendência Municipal evidenciada no relatório apresentado a Câmara Municipal em março de 1898 indica a preocupação com a higiene da cidade de Campinas, fica evidente a constante preocupação com o aspecto sanitário, como estratégia para combater as epidemias, ele afirma: “*á comissão sanitária, deve-se também os grandes benefícios colhidos ultimamente, nesta cidade, em virtude das medidas postas em prática e que dizem respeito também a higiene domiciliar*”.<sup>6</sup> Nesta afirmação do Intendente é possível perceber que a limpeza estava associada à cura e controle da epidemia, em âmbito público e coletivo, assim quando o poder público estabelece regras para as construções, esta atribuindo à salubridade uma estratégia para garantir a qualidade de vida em Campinas. Fica claro no relatório do Intendente Municipal a associação entre a sujeira e a proliferação das doenças.

Este discurso fica mais evidente quando observamos o relatório do Intendente informando o Estado Sanitário da cidade em 1995:

a melhor fiscalização sanitária é deficiente para iludir as expertezas dos interessados, que vivem num meio próprio para a desinvolução das moléstias, como é o

---

<sup>6</sup> Relatório do Intendente Municipal Apresentado a Câmara Municipal, correspondente ao período de 11 setembro de 1897 a 31 de março de 1898. p.100

meio onde fazem fermentando elementos de putrefação animal ou vegetal; casas há onde se guardam pessoas numa promiscuidade cruel, no meio de falta de aceio completa. As febres desaparecerão quando do seio das coletividades humanas, que vivem de envolta com os detritos orgânicos.”<sup>7</sup>

O Intendente começa seu discurso falando que a cidade está “aceiada”, que sua condição sanitária está excelente, e principalmente que o poder público atuou e reduziu o número de mortos. Primeiro é um representante de: um cargo público apresentando o resultado dos seus trabalhos em um órgão que decide quem será o Intendente de Campinas, logo ele precisa destacar a atuação e a execução de ações realizadas sob sua administração, considerando a situação emergencial de Campinas, apresentar resultados e ações para combater os surtos epidêmicos era eminente, assim evidencia a sua atuação e ainda associando à febre a sujeira e a pobreza exime o município de uma responsabilidade maior, por fim destaca o papel do poder público e atribui a dificuldade para chegar ao fim do problema devido á inércia da coletividade urbana.

O fato evidente no final do século é que Campinas vivência essas experiências com a febre amarela, e a partir dessas epidemias a administração pública de Campinas procura efetuar obras de melhoramentos urbanos para garantir a limpeza pública, água potável, condições sanitárias e construção de redes de esgotos, há uma evidente movimentação no espaço urbano da cidade, e nenhuma alusão ao povoado de Rebouças nos relatórios dos Intendentes Municipais até 1900, como Distrito de Campinas com certeza Rebouças estava

---

<sup>7</sup> Relatório do Intendente Municipal de Campinas referente ao primeiro trimestre de 1988.



sujeita a sua legislação e intervenções. Assim, qualquer situação de investimento público neste povoado com certeza estaria presente em um relatório de prestação de serviços do Intendente Municipal, estas menções não estão presentes por que obviamente não foram feitas e reforça a idéia que Rebouças ainda neste período um povoado minúsculo em frente ao prédio da Estação de Rebouças.

No livro de Leis e Resoluções da Câmara Municipal de Campinas de 1900<sup>8</sup> foram publicadas as normas da lei n.43 alterando o Código de Construções de 1880 aprovado na Assembléia Provincial em 10 de junho, propondo novas normas para construção no perímetro urbano, essa nova legislação indica a preocupação do poder público com as condições de higiene e salubridade da cidade, mas principalmente com este controle com os tipos de construções permite localizar onde será a nova edificação, conseqüentemente o poder público estava identificando a expansão da malha urbana.

A poder público municipal de Campinas administra também bairros como: Souzas, Valinhos, Rebouças, logo passam a povoados e depois Distritos, assim a legislação produzida para Campinas também é proposta para essas regiões, com algumas especificidades, logo Rebouças também tinha sua legislação e ocupação coordenada por Campinas, à legislação higienista e para construção de Campinas começa interferir no núcleo urbano de Rebouças no início do século XX, começando com obras de infra-estrutura urbana como o alinhamento das primeiras ruas de Rebouças, o fato que a urbanização do Distrito de Rebouças até a década de 1950 é coordenada por Campinas.

---

<sup>8</sup>.Livro de Leis e Resoluções relativas aos anos de 1890 a 1892.

No artigo 2(dois) da Lei n. 43 aprovada em 1900, está a definição para construção de prédios no malha urbana de Campinas, subúrbios e bairros a preocupação centra-se no prédios construídos de acordo com o Código de Construção anterior e para as novas construções em Campinas, recomenda-se agora que estas edificações devem adequar as novas normas de salubridade e higiene. Estas construções precisam de áreas que forneçam luz e ar aos prédios, dimensões mínimas para recuos, altura dos pavimentos e dos pisos assoalhados, espessuras de paredes e seus revestimentos. Prédios construídos com abertura para as ruas, pátios ou quintais já estavam adequadas às novas normas para construção em Campinas.

A Lei n. 43 mantém algumas normas da Lei 29 de 1894, como exigência para aprovação das plantas ou projetos de construção pelo engenheiro municipal, casas ou edificações construídas sem aprovação do poder público municipal seria derrubado e as despesas ficariam a cargo dos proprietários ou construtores.

Em Rebouças, as novas construções ou reconstruções não eram problemas eminentes por que entre os anos de 1897 e 1898, foram construídos apenas dois prédios em Rebouças. (TOLEDO, 1995, p. 90)

A importância dessa legislação para Rebouças não reside na quantidade de casas do povoamento, mas, principalmente por que neste período o povoado de Rebouças não tem uma malha urbana significativa para o contexto da cidade Campinas, em Rebouças há o predomínio de sítios. Nestes, relatórios a preocupação mais evidente é com a cidade de Campinas, por exemplo, no relatório do Intendente Municipal de 11 de setembro a 31 de março de 1898

apresentados a Câmara Municipal não aparece qualquer referência a obras realizadas no povoado de Rebouças, a preocupação mais evidente é com a cidade de Campinas e as questões relativas ao sanitário. Para Toledo, as primeiras ruas de terras em Rebouças foram abertas e alinhadas em 1901, pela Intendência Municipal de Campinas. (TOLEDO,1995, p. 90).

Esta melhoria em Rebouças parece que corresponde às primeiras intervenções em Rebouças realizadas pelo município de Campinas.

No relatório do Intendente Municipal de 1901, Manoel de Assis Vieira Bueno referente ao triênio de 1899 – 1901, ele comunica a Câmara dos Diversos Melhoramentos realizados nos bairros de Valinhos e de Rebouças. Em Rebouças foram abertas novas ruas, sendo alinhadas, aterradas e niveladas. Esta área foi uma doação do Sr. Antonio do Valle à Câmara Municipal, para abertura de novas ruas, esses terrenos formavam um conjunto de seis quadras.

A análise deste relatório do Intendente Municipal de Campinas de 1901 referente ao triênio de 1889 a 1901 e a resolução n° 496 aprovada na Câmara Municipal de Campinas em 1916 quando o Intendente relata para a Câmara Municipal de Campinas que as primeiras ruas de Rebouças foram abertas em “terrenos” doados por Antonio do Valle Melo, logo é possível concluir que essas seis primeiras quadras citadas pelo Intendente são as quadras em frente da Estação de Rebouças, onde começa o chamado núcleo inicial de Rebouças (as Cinco Primeiras Travessas), logo esse núcleo inicial começa nos terrenos doados por Antonio do Valle Melo para abertura dessas ruas em Rebouças. Ainda, a Câmara Municipal de Campinas aprovou em 1916, através da Resolução n° 496, a isenção de impostos para os terrenos de Antonio do Vale no bairro de Rebouças,

em terrenos que faziam frente para as ruas que foram abertas em Rebouças.<sup>9</sup>

No relatório de obras públicas do Intendente Municipal Dr. Antonio Álvares Lobo sobre o ano de 1903 sobre as finanças do município<sup>10</sup> de Campinas quando aborda o número de vagas para empregos disponíveis em Rebouças e Cosmópolis no cemitério ele afirma:

Em Rebouças, Vila Cosmópolis, pode-se conseguir que um só individuo preencha as duas funções, por que os cemitérios estão nas povoações e por ahi todos os chamados mascates, que negociam pelas estradas. Mas em Arraial do Souza, é impossível obter o mesmo resultado, por quanto sendo um povoado de maior população, com inúmeras estabelecimentos agrícolas espalhados, acontece (...) diversas casas de negócios em Laranjal, na estação Joaquim Egidio(..)

Neste sua fala em 1903, deixa evidente o número de funcionários para o povoado de Rebouças, mas para efeito desta análise o fato mais importante é a comparação entre Rebouças e Souza e não o número de funcionários necessários para o cemitério de Rebouças. O Intendente caracteriza Rebouças apenas como um lugar de estradas para os mascates da região e já Souza um local com comércio estruturado, trata-se de uma fala que deixa possibilidades para perceber que até esta data não aparecem nos relatórios dos intendentos citações de intervenções expressivas no Povoado de Rebouças porque o povoado ainda é

---

<sup>9</sup> Livro de Leis e Resoluções da Câmara Municipal de 1916, Campinas 28 de março de 1916.

inexpressível para Campinas, as primeiras medidas de zoneamento e higienização de Campinas para controle das epidemias de imediato não são importantes para Rebouças, não assumem o papel de organizar o espaço e urbanizar, uma vez que povoado não tem relevância para Campinas, provavelmente no aspecto econômico.

Em Campinas a organização do espaço urbano está evidente quando observa - se a movimentação em torno das obras de melhoramentos, na virada do século XIX para o XX, a preocupação com a higiene municipal é o centro das preocupações, o Intendente explica a Câmara Municipal que “através da Comissão Sanitária continuam as obras para transformações das casas em habitações salubres, essas exigências estendiam as todas as ruas, executando reformas ou construções de novas habitações, e assim Campinas continuará a se desenvolver e a sua população urbana aumentar”<sup>11</sup> quando a Intendência Municipal faz os primeiros alinhamentos das em Rebouças o lixo dos quintais e das ruas eram retirados em carroças e ainda, segundo Toledo, nesse período e ainda neste mesmo ano a prefeitura de Campinas contrata um funcionário público para a execução desse serviço. (LOBO, 1903; TOLEDO, 1995, p. 95)

Trata-se de um contexto que pode explicar a dimensão dessa malha urbana em Rebouças, no relatório do Intendente de Municipal de Campinas de 1895, feito pelo Sr. Antonio Álvares Lobo a Câmara neste período já menciona a regularidade da remoção do lixo das ruas da cidade de Campinas, argumentado que câmara tinha 13 carroças e 41 animais de serviço, além de outros que

---

pertenciam “assistência pública”. Com este número de animais prestadores de serviços públicos em Campinas fica evidente que a cidade não dispõe de único funcionário para limpeza e remoção do lixo e ao mesmo tempo indica como Rebouças com certeza está no princípio à formatação do seu espaço urbano.

O Intendente Municipal de Campinas em 1902 no relatório à Câmara Municipal informa aos vereadores que o serviço de limpeza pública conforme autorização do próprio poder legislativo estava sendo executando por uma empresa privada, a fim de resolver os problemas desta natureza na cidade, que estavam sendo constantemente reclamada pela população. Quanto aos bairros, incluindo Rebouças o serviço de limpeza estava sendo feito por três empregados nomeados por portarias de 12 de novembro, uma carroça para transporte de lixo e varredura das ruas.

Em 1903 através da Resolução Nº 158, a Câmara Municipal de Campinas aprova e autoriza o poder executivo mandar realizar, “na povoação Rebouças e na rua principal, obras de aterro, sargeteamento e outros melhoramentos”. Essa legislação marca o início das obras de Melhoramentos em Rebouças e ao mesmo tempo revelam o papel do poder público de Campinas no controle e organização desse espaço urbano.

Neste período a população do Povoado de Rebouças era inferior a 500 moradores(MENUZZO,[s.d.]). Não existe censo regional do Instituto Brasileiro Geográfico e Estatístico (IBGE) que apareça dados referente a população do povoado de Rebouças, os primeiros censos regionais no Estado de São Paulo ocorrem a partir de 1920.

O Intendente Municipal de Campinas no relatório de 1905, referente ao

ano de 1904 comunica a Câmara Municipal o fim do contrato entre o Sr. Antonio Corrêa de Lemos e a municipalidade e a escolha também através de concorrência pública da contratação dos serviços dos Srs Antonio Egydio e Herculano Couto para limpeza e conservação das obras de saneamento da cidade e bairros. Esses melhoramentos são extensivos aos povoados como Rebouças, Souzaas que também são chamados pelos Intendentes de bairros. Em 1906 a Prefeitura de Campinas realiza novos concertos nas ruas e sarjetas de Rebouças.

Em 1907 o povoado de Rebouças tinha 33 prédios ligados por 5 ruas e um largo. As ruas eram as quatro travessas paralelas à Estação e à Rua Monte-Mor (hoje Sete de Setembro) e o largo o da Igreja. (TOLEDO, 1995, p.101).

As casas de Rebouças, portanto estavam distribuídas em cinco ruas, sendo a principal delas Monte-Mor, hoje a Rua Sete de Setembro, que fazia a ligação entre Rebouças e Monte-Mor. As outras quatro ruas eram paralelas à Rua da Estação que tinha esse nome desde 1886, hoje é a Rua Bandeirantes e começo da Avenida Júlia de Vasconcellos Bufarah., acima dela estava a segunda travessa, hoje Antonio Jorge Chebaibi, depois, a terceira travessa, a rua Antonio do Valle Mello e quarta travessa a rua atual Dom Barreto, além das ruas havia o largo da Igreja.

Rebouças por volta de 1907 já conta com uma infra-estrutura mínima, recebendo investimentos de Campinas, para melhorar a urbanização do lugar no relatório do Intendente de 1907 ele apresenta os gastos de 1906 com serviços nos bairros, relata que em Rebouças foram gastos em melhoramentos – 677\$180 com concertos de ruas, fraturas em sarjetas e a construção de um cômodo no cemitério da cidade.(Relatório do Intendente Municipal de Campinas, 1916)

#### **2.4. A transformação de Rebouças em Distrito Paz e os melhoramentos urbanos**

O Distrito de Paz de Rebouças foi também Distrito Policial desde 1907, essa condição dava o direito de Rebouças ter um Subdelegado de Polícia e cadeia. No ano de 1909, Rebouças conquistou a condição de Distrito de Paz, a partir dessa data com direito a Juiz de Paz.

O Prefeito Municipal de Campinas Orosimbo Maia, no seu relatório de serviços prestados entre 1908-1910 sobre as subprefeituras, comunica à Câmara Municipal que entende como importante a criação de um lugar para se fazer a arrecadação e a fiscalização das contribuições municipais. Assim, cada subprefeitura teria um único fiscal para garantir a arrecadação da totalidade do fluxo de contribuições.

Segundo a lei orgânica aprovada em 1907, lei que entrou em vigor em 1908, as verbas e despesas das subprefeituras deveriam ser orçadas e administradas separadamente. O valor da receita de cada subprefeitura deveria ser dividida entre prefeitura e subprefeitura, e cada das partes com autonomia para gerenciar sua verba.

Em Rebouças, havia um único fiscal neste período para realização de diversos serviços. Através da lei estadual n.1187, de 16 de Dezembro de 1909, foi criado o Distrito de Paz, tendo como característica fundamental a eleição do sub-prefeito, que foi realizada em sessão da Câmara Municipal em 21 de janeiro de 1910. Neste ano Rebouças tem seu primeiro subprefeito.



A arrecadação do Distrito de Paz aumentou e também as suas despesas, novos melhoramentos foram possíveis, principalmente nas ruas do Distrito, como também foi anunciado iluminação elétrica para a cidade. A iluminação pública é o equipamento moderno que diferencia a cidade do campo. Agora, para a Prefeitura de Campinas Rebouças não tem mais um simples povoado por onde passam todos os “mascates” da região, trata-se de um lugar válido para sistematizar a arrecadação fiscal, mesmo dividindo ao meio com o Distrito o lucro ainda é maior que no período que havia um único fiscal para toda a cidade para coordenar e fiscalizar o pagamento dos impostos devidos, como afirma Maia o Distrito lucrou e pode investir em obras de melhoramentos, no entanto a cidade de Campinas também melhora sua arrecadação com os impostos pagos pelo Distrito de Paz<sup>12</sup>.

No ano de 1909, a Câmara Municipal de Campinas aprova novamente um conjunto normas através da Resolução Nº 309, normalizando regras de manutenção e conservação dos espaços públicos e definindo o papel do poder público na organização do espaço urbano, tanto para a cidade de Campinas, como para as sub-prefeituras e povoados, neste grupo está o povoado de Rebouças. A legislação de Campinas era válida para as sub-prefeituras e povoados, permitindo algumas especificidades para cada localidade.

A Legislação aprovada na Câmara Municipal de Campinas define que para a prestação de serviços públicos deveriam ser contratadas empresas através de uma concorrência pública, são serviços como: limpeza e conservação de todas

---

<sup>12</sup> Através da Lei Nº 1.187 de 16/12/1909 o povoado de Rebouças foi transformado Distrito de Rebouças.

as ruas e praças, remoção de lixo e águas das casas, capinação de praças e ruas e, ainda, fornecimento de pessoas para o enterramento e conservação dos cemitérios.

A Legislação aprovada em de 1909, especificada no artigo 3º traz as propostas de prestação de serviços para as subprefeituras de Campinas e povoados estabelecendo que deveriam ser apresentadas individualmente e separadas da proposta para Campinas, deveriam englobar todos os serviços propostos na legislação ou situações específicas que atendessem as demandas locais.

Essas constantes intervenções necessárias para a organização do espaço urbano do Distrito de Rebouças, e certamente também para outros povoados sob administração de Campinas, assim como para o próprio município de Campinas, fez com que o poder legislativo de Campinas aprovasse a resolução 309, em 1909, autorizando a Prefeitura contratar empresas para execução desses serviços por cinco anos consecutivos.

As ruas de Rebouças exigiam constantes intervenções em função das chuvas e do tráfego de carroças e carros de bois que circulavam pelas ruas transportando café, milho, arroz, feijão, madeira, carros mais leves como troles e cabriolés de passageiros e de carga até a Estação Ferroviária. (TOLEDO, 1995, p. 91)

Em 1910, foi aprovado na Câmara Municipal de Campinas, projeto autorizando o poder executivo de Campinas abrir concorrência pública para contratar empresas fornecedoras de energia elétrica para Rebouças e Americana (Livro de Leis e Resoluções, 1901-1910).

Aproveitando os relatórios dos Intendentes sobre os serviços nos bairros e sub-prefeituras verifica-se que as obras de melhoramentos continuam no bairro de Rebouçás no decorrer do triênio 1908-1910. Foram realizadas obras de infraestrutura urbana, calçamento de um trecho de uma rua do povoado, bem como se fez o sarqueteamento com assentamento de guias em outras ruas, nivelamento de ruas e construção de três pontes, sendo uma na estrada de Monte – Mor, a outra no Ribeirão Quilombo em, Rebouçás, e no bairro do Pary (Relatório do Prefeito de Campinas, 1908-1910).



**Figura 5** - 1° Prédio da Estação Rebouçás construído em 1875. Em 1916 este prédio foi demolido e um novo construído. Esse prédio novo foi parcialmente reformado e restaurado em 1987.

Fonte: Associação Pró-Memória de Sumaré.

Essa segunda década do século XX para Rebouças foi um período de significativas mudanças, começa com a transformação de Rebouças em Distrito de Paz, depois em 1912 acontece a iluminação das ruas de Rebouças, a população foi crescendo, a capela do Distrito em 1914 foi substituída pela Paróquia de Sant'Ana de Rebouças.

Em 1916 ocorreu a construção do novo prédio da Estação da Companhia Paulista, neste período fazendas que formavam grandes lotes de terras foram divididas em pequenas propriedades e vendidas para imigrantes. A produção local ganha um novo impulso na região, em Rebouças também, e ainda aumentou a produção de cereais. Nesse período a população local cresce lentamente.

A população cresce lentamente por volta de 1916. Qual a explicação para justificar a demolição e a construção de um novo prédio para a Estação Rebouças? O comércio local concentrava barbearia, moinhos, secos e molhados, padarias e açougues, enfim atendia as necessidades imediatas da população local. Uma possibilidade para compreender a substituição do prédio da Paulista está no campo.

Durante os anos de 1909, 1910 e 1911, o café transportado nos vagões do trem da Companhia a maior quantidade de sacos exportados era de Campinas, em segundo lugar estava Rebouças. Mesmo com as crises constantes do café no mercado internacional, a mesma parece não atingir Rebouças, em 1915 foram despachados pela Paulista mais de 1(um) milhão de quilos de café, isso corresponde a uma média de 23.149 sacas, além do café que saía da Estação

Rebouças, o açúcar, o fumo, aguardente também são produtos que a Companhia Paulista transportava de Rebouças, e a produção algodão começa destacar-se, fica evidente quando em 1919 a Companhia Paulista não cobra taxas para transportar máquinas de descaroçar e enfardar algodão, afinal seu lucro é resultado do fluxo da produção regional.(TOLEDO, 1995, p.135- 136)

Na Estação de Rebouças o movimento efetivo é da produção que sai dos sítios e fazendas da região, e até as cidades vizinhas como Santa Bárbara e Monte Mor usam a Estação de Rebouças para transportar sua produção e para circulação da população, é provavelmente o cenário econômico que move as mudanças em Rebouças – aumento da população, equipamentos de infraestrutura urbana(iluminação), espaços para lazer.

O crescimento da população coincide com a produção de novos espaços para sociabilização dos moradores, entre 1918-1921 foram inaugurados em Rebouças o coreto da Praça Matriz, foi inaugurado o Clube Recreativo um ambiente para festas e práticas de esporte e a inauguração do prédio da Sociedade Italiana, na Rua José Miranda hoje, um lugar para festas reuniões e até o cinema da cidade funcionou neste espaço, nele ocorreram às primeiras exibições de filmes em Rebouças.

A fotografia da população de Rebouças comemorando o Fim da Primeira Guerra Mundial, no início da Rua Sete de Setembro provavelmente tirada em 1918 ou 1919 permite visualizar as condições físicas da principal Rua do Distrito de Rebouças, neste período a população estava com aproximadamente a 4.000 mil habitantes e praticamente dez anos após as obras de melhoramentos do triênio 1908-1910. A Rua 7(sete) de setembro ainda não está pavimentada,

apresenta uma área de passeio indefinida não tem sarjeta.



**Figura 6:** Foto do início da Rua 7 (Sete) de setembro – população comemorando o fim da Primeira Guerra Mundial em 1918/1919. Aos fundos o prédio do Bar Paulista.

Fonte: Associação Pró-memória Sumaré.

A Rua Sete de Setembro era a principal artéria de Rebouças para chegar e sair, está na frente do Prédio da Estação, a imagem permite perceber que é um lugar de trânsito intenso de pessoas e com certeza da produção, a terra parece estar compactada e ao mesmo tempo acidentada, é um lugar que população apropriou-se como espaço coletivo-público, aos fundos encontra-se o prédio Bar Paulista uma referência importante para o povo reboucense quando o assunto era lazer, portanto é lugar que concentra a população para manifestações

políticas, comemorativas, ambiente de uso público e coletivo, próprio de qualquer rua, mas a presença do prédio do Bar Paulista capta o morador para lá, afinal o bar é o um ponto de encontro também. Apropriação do espaço (início da Rua Sete de Setembro) expressa um uso de natureza política, sociabilidade e para o deslocamento e acesso da produção ao prédio da Paulista.

O Distrito de Rebouças nesta década vivência mudanças significativas, logo a produção de novas territorialidades dentro do espaço urbano é natural. O espaço urbano assume características próprias, estabelece particularidades distintas do campo e comum própria à vida urbana, como a produção de espaços públicos e coletivos, confirmados com as possibilidades de acessibilidade.

Na década de 20 de acordo com o censo do IBGE de 1920, o 4º censo geral da população regional, Rebouças tem uma população de 4.334 habitantes. Trata-se de crescimento populacional que registra uma alteração significativa no número de moradores. Isso indica que o número de usuários do Prédio da Estação de Rebouças também aumentou.

No início do século XX, o prédio da Estação Rebouças é o lugar principal e mais importante da cidade, é local que aglutina a população que almeja o transporte mais rápido e moderno. A Estação é o lugar da cidade que concentra os moradores.

O primeiro prédio da Estação de Rebouças foi demolido em 1916 no seu lugar um prédio novo foi construído (Figura 7), mas os anos passaram e o setor produtivo sofreu alterações e novas necessidades para deslocar moradores e produção, em 1987 o Prédio da Estação Rebouças foi novamente alterado, sofreu reformas e ampliação para atender a demanda local. Atualmente a Estação

para transporte de passageiros esta desativada e uma empresa de logística faz a locação do prédio.



**Figura 7** – Prédio atual Estação Ferroviária da Companhia Paulista  
Fonte: Associação Pró-Memória de Sumaré





DISTRITO DE REBOUÇAS - 1925

**Figura 8** – Rua Sete de Setembro em 1925.  
Fonte: Associação Pró-Memória de Sumaré

A fotografia de 1925 da Avenida 7 (sete) de setembro permite perceber que a malha urbana e rural estão próximas, aos fundos e frente da Estação Ferroviária. Aos fundos da Estação de Rebouças uma propriedade rural com pastagens e animais bovinos e duas casas, embora o que define o diálogo entre uma malha urbana e rural não é a proximidade entre física, mas as trocas e o acesso.

A fotografia do início da Rua 7 (sete) de setembro de 1925 indica uma arquitetura mista, casas comerciais e de moradias, os prédios com estrutura para atender o comércio, um exemplo é o edifício da esquina no lado direito da fotografia. Foi proposto para atender o comércio local e viajantes. Antes este núcleo urbano era um lugar de paradas para atender tropeiros, o seu seja, era

uma estrutura que atendia uma economia móvel.

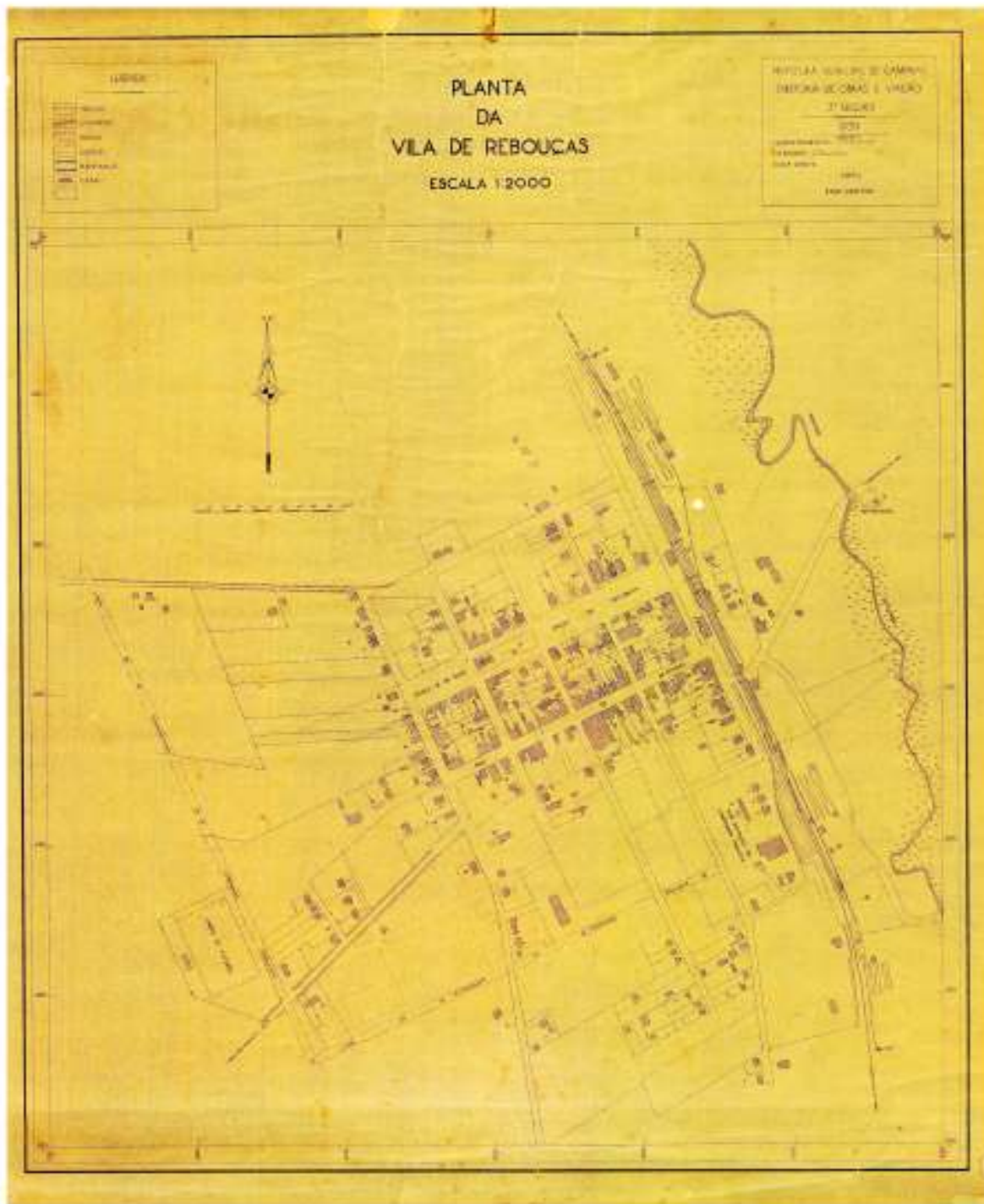
Em tempos de trilhos e de Estação Rebouças, o núcleo urbano inicial tem outra função, atender a nova demanda imposta pela estrutura que os trilhos exigem como moradia para seus trabalhadores, comércio e lazer, assim como o núcleo urbano precisa atender os usuários da Companhia Paulista. Com a ferrovia, uma outra ordem e dinâmica econômica aparecem, ela concentra mercadorias e pessoas, melhora a competitividade do lugar no mercado regional.

A frente da Estação Ferroviária, a Rua Sete de Setembro já alinhada, no lado esquerdo, não aparece a Rua Justino França e sim uma outra propriedade rural. A Rua 7(sete) de setembro ainda não foi prolongada, mas já é a rua principal desse núcleo urbano inicial, no lado direito da Rua 7 de setembro existe uma aglomeração maior de edifícios e após a Igreja Católica existe uma ocupação dispersa.

As edificações do início da R. 7 de setembro indicam o uso misto do solo neste período, na área estão intercalados imóveis residenciais e comerciais, a rua ainda não tem asfalto e a proposta arquitetônica dos prédios privilegia o comércio quando área interna e externa dos edifícios aproxima-se da Rua, o espaço público mais imediato. Os prédios sempre congregam portas e janelas para atender o consumidor que começa fixar na cidade, ao invés de fazer do lugar apenas mais pouso.

No final dos anos 30 o Distrito de Rebouças a extensão da malha urbana de Rebouças ainda está concentrada entre a linha férrea e as cinco primeiras quadras, subindo a Rua 7(sete) de setembro, desloca-se a ocupação para lado direito onde estão a praça e a Igreja. (Ver planta de 1939 abaixo)

**Figura 9:** Planta de Rebouças do Distrito de Rebouças em 1939.

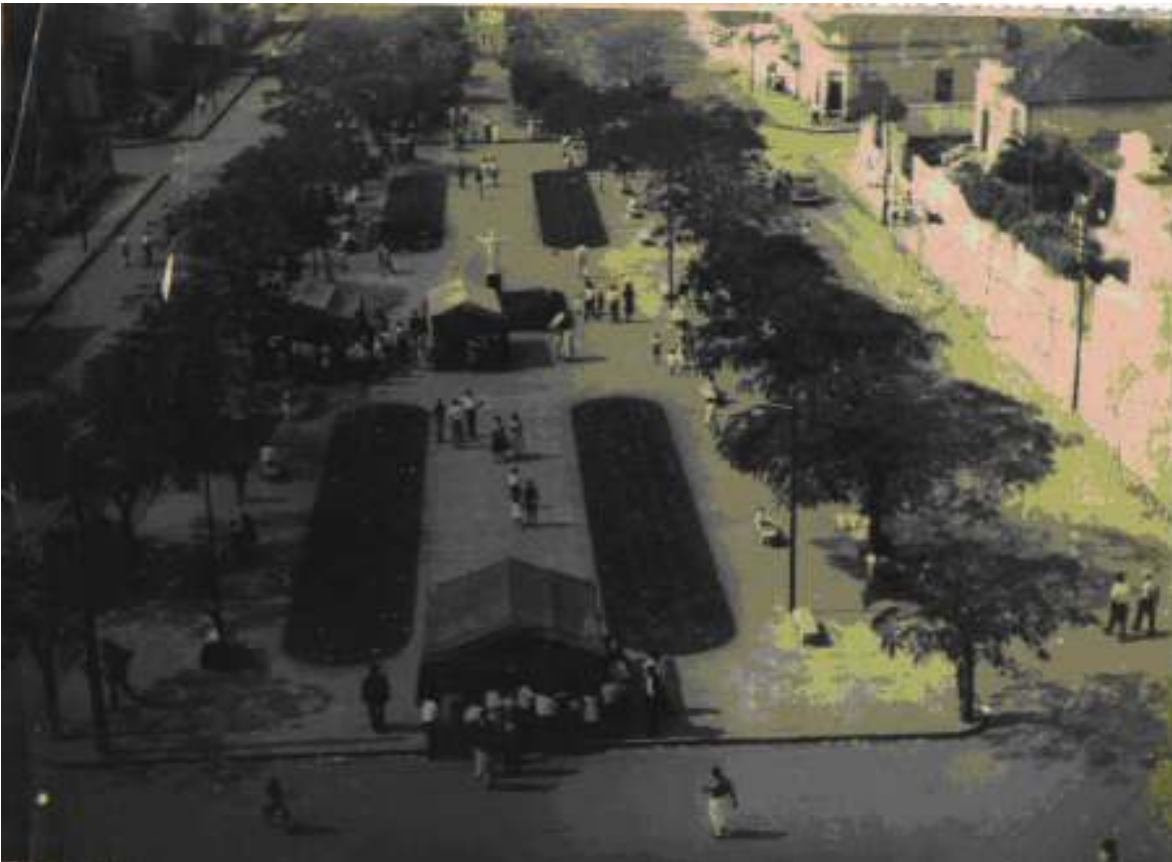


Fonte : Departamento de Obras de Sumaré.

Esta planta foi produzida para a realização das obras de saneamento básico em Rebouças no ano de 1939 pelo Departamento de Água e Esgoto de Campinas. O abastecimento de água em Rebouças sempre foi um problema para os moradores. Após as iniciativas de Marcelo Pedronni em 1934 a prefeitura foi obrigada iniciar obras para resolver o problema da ausência de água tratada e encanada nas residências. Marcelo Pedronni era morador de um Sítio próximo de Rebouças, a partir do seu sítio com uma grande fonte de água potável, começou canalizar e distribuir água para as casas do Distrito. O poder público foi obrigado a assumir esta função e até porque o tratamento da água era necessário, Campinas já tinha uma rede sanitária há muito tempo, aliás, uma das estratégias para conter as epidemias da região. (Diário do Povo, 20 de outubro de 1946)

O crescimento da população do Distrito de Rebouças exige novos melhoramentos para o Distrito, a coordenação dos usos de ocupação do solo, considerando que Campinas tinha essa função, em 1934 a Câmara Municipal de Campinas aprova o no Código de Construções e Posturas Municipais, Campinas está discutindo propostas de urbanização para a cidade, essas alterações em Campinas acabam refletindo em Rebouças também. Essas obras de melhoramentos iniciam-se, sobretudo por que a população cresce e lideranças locais aparecem para mediar este debate.

## 2.5. A organização da malha urbana central de Rebouças nas décadas de 1940 e 1950



**Figura 10.** Praça da República na década de 1940, Distrito de Rebouças, Campinas.

Fonte: Associação Pró-Memória de Sumaré

A ocupação dessa malha foi coordenada pelo próprio fluxo econômico de Rebouças, as ruas e edifícios foram propostos para atender o fluxo do transporte sob trilhos. Na década de 40 Rebouças tem uma população estimada em 5.188 moradores como indica o censo regional do IBGE (Instituto Brasileiro de

Geografia e Estatística) A fotografia da Praça da República na década de 40 retrata prédios térreos, a Rua 7(sete) está totalmente plana e com calçamento.

O final da década de 40 está muito próximo da emancipação política do Distrito de Rebouças da cidade de Campinas. Com o início da formação do núcleo urbano no entorno da Estação Rebouças, o Povoado de Rebouças que pertencia a Campinas tem o seu crescimento demográfico e as formas de apropriação do solo marcadas pela dinâmica econômica e social de Campinas.

Os munícipes através do Subprefeito João Vasconcellos do Distrito de Rebouças protocolaram sob o nº 9.176 em 13 de agosto de 1946 no D.O.V. um projeto de Desapropriação de Terreno para Alargamento da 1º Travessa em frente à Estação para o Prefeito de Campinas Joaquim de Castro Tibiriçá, nos seguintes termos:

D.O. V. elabora um plano para alargamento da 1º Travessa, em frente à Estação, e, para a execução imediata desse empreendimento, esta subprefeitura, vem solicitar a V. Excia., se digne mandar proceder o necessário alinhamento, informando que Sr. Manoel de Vasconcelos e filhos, contribuindo para o progresso e desenvolvimento do Distrito, nada exigem com relação a indenização. O mesmo entretanto, não se verifica com o proprietário de um prédio ali localizado, Sr. Antonio Pereira de Camargo, que pretende ser indenizado pelos prejuízos decorrentes da necessária desapropriação .

O prefeito de Campinas, usando do poder que legislação lhe conferia

através do artigo 12, n.1, do decreto-lei federal n. 1.202, de 8 de abril de 1939 decretou alguns artigos para suporte a proposta de Alargamento da Travessa1 do Distrito de Rebouças proposto pelo Departamento de Obras Viárias de Campinas(D.O.V.)

A prefeitura, decreta através do artigo 1° a seguinte orientação, “para serem desapropriados, ficam declarados de utilidade pública amigável ou judicialmente, os imóveis situados no Distrito de Sumaré, necessários para o alargamento da Primeira Travessa do Distrito de Rebouças”(Decreto Municipal de Campinas de 1947)

Em 08 de maio de 1948, reconheceram firma em cartório os senhores Otávio Vasconcelos, Armando de Vasconcelos e Archimides de Vasconcelos, residentes em Rebouças para formalizar um compromisso com poder público de Campinas relativo ao Projeto de Lei 174 de 1948 do DOV para alargamento da Travessa 1, os três munícipes estavam assumindo um compromisso público com a cidade se o referido projeto fosse concretizado, estavam assinando o termo público que transfeririam ao Patrimônio Público Municipal, por doação, área necessária para execução do projeto de alargamento da rua. A área que estava sendo ofertada encontrava-se entre o prédio que seria desapropriado e a Praça da República, esta doação não iria exigir nenhum pagamento do poder público.

No dia 24 de novembro de 1948, a Sala das Comissões de Campinas pública o parecer n.607/48 sobre o Projeto de Lei 174/48 após duas reuniões, onde o Prefeito Municipal confirma a decisão da Poder Legislativo, publicando as seguintes leis:

Fica o Poder Executivo autorizado a adquirir amigavelmente ou judicialmente o imóvel do Sr. Antonio Pereira Camargo, necessário para o alargamento da Primeira Travessa do Distrito de Rebouças, uma casa e o depósito com respectivo terreno, de forma irregular, com uma área de 128,00m<sup>2</sup>, que confronta no lado esquerdo com o imóvel de Arquimedes de Vasconcelos.

Neste parecer o Prefeito Municipal também autoriza a adquirir, por doação pura e simples a oferta do imóvel da família Vasconcelos, situado numa faixa de terreno retangular, situada na primeira travessa entre a Praça da República e a Rua Sete de Setembro, no Distrito de Rebouças para o alargamento da rua indicada no parecer. O terreno tinha uma área de 175,50m<sup>2</sup> que da frente dos fundos confrontava com a frente da Primeira Travessa, nos fundos com a área do terreno, no lado direito com Antônio Pereira de Camargo e no lado esquerdo com o trecho já largado da Primeira Travessa.

Na década de 50 a principal rua que estruturava o núcleo urbano do distrito de Rebouças será ampliada visando ordenar o crescimento urbano.

No dia 2 de abril de 1952 o Vereador José Maria Matosinho apresentou na 9ª Sessão Reunião Ordinária da Câmara de Campinas, um projeto de Lei Propondo o Prolongamento da R. 7 de setembro, com a seguinte justificativa: “Considerando que a R. Sete de Setembro, na Vila de Sumaré, Distrito deste Município, é a artéria de maior importância da localidade.” O prolongamento desta Rua está sendo impedido por que na direção que este prolongamento precisa



ocorrer existe um prédio na Rua José Miranda que impede esta ação.

A extensão do prolongamento desta rua será extremamente vantajosa para o desenvolvimento da Vila, e principalmente por que liga a Vila à única praça de esporte existente, próxima ao Clube Recreativo.

Outro motivo para o pedido dos moradores para o prolongamento da Rua 7(Seete) de Setembro era encurtar o caminho que ligava a estrada de ferro e o núcleo central do distrito aos bairros altos da cidade, que ficavam na região noroeste do núcleo. Nesta parte alta do distrito ficava além da Praça de Esportes do Clube Recreativo de Sumaré, estava também o cemitério e a saída para a Vila de Monte Mor.

Em 15 de outubro de 1953, a Câmara de Vereadores de Campinas apresenta ao Prefeito Municipal de Campinas, Antonio de Mendonça de Barros uma solicitação feita pelos moradores de Sumaré através do Vereador Edno Goulart na 65ª Sessão Ordinária, cujo conteúdo da solicitação foi: “Tendo os moradores de Sumaré, pedido ao Sr. Vereador Eduardo Barnabé, que intercedesse junto ao Prefeito Municipal, no sentido de S. EXCIA., se dignasse a estudar os melhoramentos necessários para o progresso daquele distrito, que foram enumerados na indicação nº 242/53, da autoria do referendo edil, conforme cópia anexo. Tratando-se de melhoramentos urgentes, os moradores de Sumaré, pediram-me que hipotecasse apoio aquela indicação, do meu companheiro de legenda, a razão pelo qual indico a esta Ilustrada Casa, seja oficializado ao Sr. Dr. Antonio Mendonça de Barros, digníssimo Prefeito Municipal, para que V. Excia com sua justiça e carinhosa atenção, se digne resolver estes problemas de maneira a contentar o laborioso distrito, o mais rapidamente possível.”

Esta solicitação foi feita pelos moradores do Distrito de Rebouças através do Sub Diretório do Partido Socialista Brasileiro, assinado pelo seu Presidente, Sr. Benedito de Mattos, referindo-se aos seguintes melhoramentos:

a) Eliminação das causas que provocam mal cheiro nas proximidades do prédio da Agência do Correio, visto que existe água servida que fica empoçada em uma vala;

b) Colocação de guias e sarjetas na Rua Justino França;

c) Pavimentação da Rua Bandeirantes, que possui apenas 90 metros de extensão. É ela de tráfego intenso e, não ao obstante, apresenta-se intransitável, quer haja chuva, quer haja seca;

d) Varrição e limpeza, especialmente aos domingos, dias Santos e feriados, da principal artéria de Sumaré, a R. Sete de setembro.

e) Criação de feiras livres e postos de abastecimento.

Esta solicitação foi feita para o prefeito de Campinas, Mendonça de Barros pelo Sr. Eduardo Barnabé.

## **2.6 A aprovação de loteamentos: do Distrito de Rebouças ao Município de Sumaré**

Ao efetuarmos aquelas descrições dos números de matrículas do Cartório do Registro de Imóveis de Sumaré, citando as informações dos decretos e projetos de lei a intenção é relacionar dados que possamos utilizar para recuperar as estratégias de apropriação e uso do solo da área central, e, sobretudo como essa área foi expandindo e organizando sua malha urbana, percebendo qual o movimento essa cidade faz para expandir sua malha urbana e

definir a sua centralidade.

Neste período inicia-se um processo de aprovação de loteamentos no entorno do núcleo urbano de Sumaré. Não há loteamentos nas imediações da R. 7 de setembro. Do início da Rua 7(sete) de setembro até a rua Ipiranga seguindo o lado esquerdo e sentido vertical até Jose Maria Miranda, analisando o lado direito também não existe loteamento de terrenos até R. Justino França e duas quadras R. José Mancini entre a Antonio do Valle Mello e José Miranda. Esse dado pode indicar que as ocupações desta área foram ocorrendo de forma espontânea, mas conectada a dinâmica imposta pelos trilhos, moradia, comércio e ruas como uma infra-estrutura básica para o local.

Ao identificar a localização dos primeiros loteamentos, hoje na área central de Rebouças, dois fatores são evidentes: eles começam na década de 40 e vão contornando esse núcleo central inicial de Rebouças - chamado das cinco primeiras travessas - e os loteamentos provocam um deslocamento da malha urbana no sentido Avenida Rebouças, provavelmente por que era um caminho possível de acesso para Monte Mor, o cemitério da cidade e mais tarde para o único lugar de lazer o Clube Recreativo. Neste período que corresponde à década de 40 e início da década de 50 a ocupação do espaço urbano concentra-se entre Rua Bandeiras e Avenida Rebouças. (Ver mapa da central de Rebouças)

**Quadro 1.** Loteamentos aprovados em Sumaré nas décadas de 1940 e 1950.

LOTEAMENTOS	
DECADA DE 40	Loteamentos
Decreto , 89 de 1945	Julio e José de Vasconcelos
Decreto–lei 349, 1946	JP Fenley e Cia
Decreto 132 de 1946	José Vasconcelos
Lei 163 de 1949	Anauate Atallah
DÉCADA DE 50	Loteamentos
Lei 979 de 1953	Vila Maluf
Lei 924 de 1953	Vila Leontina
Decreto 19 de 1956	Vila Nova
Decreto 24 de 1956	Jardim Boa Esperanza
Decreto de 1952	Giolanda Giordano
Lei 1197 de 1954	Vila Santana
Lei 719 de 1952	Otávio Brochini
Decreto 17.04.56	Vila Miranda
Decreto 13 de 1955	Jardim São Paulo
Decreto 19.11.1957	Jardim Basso
Lei 86 de 1957	Vila Consulin
Decreto 42 de 1957	Tereza Buchianari

Fonte: Secretaria Municipal de Planejamento Urbano de Sumaré.

Quando esses loteamentos iniciaram em Rebouças contribuíram para a expansão da malha urbana, a Prefeitura de Campinas aprova os loteamentos, mas estabelece as normas de uso e posse das terras, seguindo o código de construções vigente. De acordo com o decreto nº 89, publicado no dia 7 de fevereiro de 1945, aprova o Loteamento e arruamentos dos Terrenos de José e Júlio Vasconcelos, especificando que o arruamento seria residencial, prédios com

recuo mínimo de quatro metros do alinhamento das vias públicas, determinando a altura das edificações e especificando que o lote era destinado para moradia, não poderia ser subdividido.

Ao mesmo tempo o decreto afirma que a lei só entrará em vigor se os proprietários doarem para a prefeitura áreas necessárias definição de lugares públicos como ruas e praças.

Essa legislação é uma evidência da expansão da malha urbana do Distrito de Rebouças e das formas de uso do lugar, esse crescimento era coordenado pelo município de Campinas. A ferrovia foi elemento provocador para início do Distrito, mas as coordenadas para organização do crescimento da cidade foram sempre definindo pela legislação de Campinas.

Para o Distrito de Rebouças todos os Projetos de Loteamentos e Arruamentos ocorridos após a década de 40 foram debatidos e aprovados na Câmara Municipal e depois transformados em Lei pelo prefeito Campinas.

Os Projetos de Arruamentos e Loteamentos da Vila Maluf, Otávio Brochini, Jardim São José em Sumaré, Anauate, Atallah & Cia, José de Vasconcelos, Vila Leontina, Vila Santana, Terrenos de Tomas Dedosa e Vitório Passan e Júlio e José Vasconcelos todos foram apresentados na Câmara Municipal de Campinas e depois transformados em Decreto ou Lei municipal pelo prefeito, estabelecendo que a responsabilidade pela execução e fiscalização dos serviços seria da Diretoria de Obras e Viação do Município, observando que todas as alterações e construções deveriam obedecer às normas do Código de Construções aprovadas como decreto municipal em Campinas, em 16 de março de 1934.

As normas para construção estabelecidas pelo Código de Construções, definiam sempre o loteamento ou arruamento como residencial, definia que os prédios deixassem 4 metros do alinhamento das vias públicas, que os lotes não podiam ser subdivididos e cada lote não podia ter mais que uma edificação principal.

Assim, todos os projetos de arruamento e loteamento apresentavam sempre as mesmas orientações. Em alguns casos apresentavam especificidades quanto ao tamanho da área construída.

O Decreto N. 132, de 1946 que aprovou o loteamento de José de Vasconcelos e outros, em Sumaré observaram no Art. 3 que os lotes com frente para a Estrada de Sertãozinho poderão ser utilizados para comércio e pequenas indústrias, a lei n. 1197 que deliberou sobre a Vila Santana, classificou o loteamento como residencial, porém observou quais os lotes poderia ser construídos edifícios comerciais e para os lotes com frente para a Avenida o recuo frontal deveria ser de 6ms e como condição para execução imediata do projetos a Prefeitura exigia a doação de área para prefeitura que seria utilizados pelo poder público para construções coletivas(esgotos, vielas,...).

## CONCLUSÃO

O núcleo urbano de Sumaré tem sua origem comprometida com a própria dinâmica do fluxo econômico da região, essa ocupação é uma decorrência da circulação de mercadorias e grãos que visavam integrar a economia local. Foi a produção de café e depois o algodão, principalmente a localização da Estação Ferroviária construída pela Companhia Paulista, que se constituem nos elementos que viabilizam a emergência desse núcleo urbano que naturalmente foi contrapondo-se com a paisagem das fazendas.

A estruturação de um comércio local e moradia acabam definindo uma função para esta malha urbana que foi sendo ocupada de forma espontânea e mediante as necessidades dos agentes sociais envolvidos na ocupação desse espaço, esse modelo fica evidente quando as primeiras obras de melhoramentos são solicitadas para esse início de cidade que seria a área inicial e central de Sumaré até a década de 1940 e 1950.

A formação desse núcleo inicial responde a própria demanda da economia local, já à expansão dessa malha urbana não acontece de forma espontânea. Sumaré enquanto Distrito de Rebouças ficava sob administração do Município de Campinas. O poder público de Campinas através do legislativo e executivo é quem vai coordenar a expansão e as formas de uso e ocupação dessa malha urbana que está sendo esboçada no início do século XX, como tantas outras cidades que são produzidas nas proximidades dos caminhos do café que tem o seu desenvolvimento local marcado e acentuado com a presença dos trilhos das companhias ferroviárias.

A cidade de Campinas coordenava a ocupação dessa malha urbana utilizando-se da sua legislação (Código de Posturas, Construções) e respondendo às necessidades dos agentes sociais envolvidos na produção do espaço urbano de Sumaré.

Campinas revela sua função na coordenação da expansão da malha urbana, suprimindo a idéia de uma ocupação em terra de ninguém. Quando o poder executivo aplica a legislação municipal para ordenar os usos e formas de ocupação dessa nova territorialidade.

Entender essa apropriação e uso desse espaço da área central e inicial de Rebouças foi o objeto principal deste trabalho quando partimos da análise dos históricos dos terrenos situados neste lugar. A área central surge a partir da Estação e o seu povoado espalha-se no seu entorno apropriando-se do espaço para construção de moradias, casas comerciais, definindo ruas e caminhos ligando Rebouças a outros núcleos urbanos.

Para explicar o a organização do núcleo urbano inicial de Sumaré, retomamos a idéia já desenvolvida anteriormente sobre o conceito de cidade proposto por Raquel Rolnik. A cidade para autora “é um lugar, uma obra coletiva”. A cidade pode ser o lugar, que concentra e o lugar onde vivem as pessoas, é um lugar que permite a articulação das forças produtivas e das pessoas que geram as atividades.

A cidade estrutura-se a partir da dinâmica produtiva, como exemplo em São Paulo várias cidades surgem no entorno das ferrovias e estações. Assim, é possível definir que a cidade é resultado das relações sociais e da articulação das pessoas que fazem do espaço urbano uma cidade. A cidade é o lugar das



atividades que definem o espaço urbano, ou seja, a cidade concentra pessoas e pessoas concentram atividades.

A produção do espaço urbano está associada ao movimento das atividades e da produção, esses movimentos definem a configuração da malha urbana e os elementos estruturadores que são resultado relativamente dessas atividades ou classes sociais.

As cidades assumem uma dinâmica interna própria, que acaba revelando os seus elementos estruturadores, como o centro principal, os bairros residenciais, sub centros comerciais, sub centros industriais e o sistema de transporte como o articulador desses elementos. O espaço urbano é o conjunto de pontos socialmente coletivizados e produzidos em movimento.

Nesse espaço urbano o elemento estruturador principal da cidade é o centro. O centro produz a dinâmica urbana – tem a função de irradiar os movimentos da cidade. O ponto central da dinâmica urbana, o centro é a unidade fundamental da cidade capitalista, as relações sociais e produtivas definem a sua localização, o seu valor está associado ao uso e a troca.

O que o define o centro de uma cidade? O conceito de centro pode ser definido como o ponto central da cidade, que minimiza o tempo de deslocamento de toda a população. É o ponto de localização de um terreno e do trabalho humano coletivo. O valor deste ponto depende do seu valor de uso com suas alterações que são contínuas.

O centro das cidades na verdade é resultado das relações sociais e produtivas, sofre alterações em função dessas relações. Os centros das cidades podem trocar de uso e usuários, uma das características das cidades

contemporâneas é o espraiamento da sua malha urbana, mas os centros continuam lá, como em Sumaré, novos sub centros aparecem na cidade, a centralidade inicial continua, ela pode até receber novas formas de uso e valor, mas a sua condição de centro permanece.

Lembrando que a proposta deste trabalho foi analisar a organização do núcleo inicial da cidade de Sumaré – o então Distrito de Rebouças do Município de Campinas -, tendo como referência as cinco primeiras ruas deste núcleo urbano que cruzam o seu eixo principal, formado pela Avenida Sete de setembro e que o nosso intuito foi procurar responder às seguintes questões: como o núcleo urbano inicial do distrito de Rebouças, posteriormente município de Sumaré, definiu a sua configuração no final do século XIX e início do XX? Por que se revela como área central da cidade? Qual a importância e os movimentos deste centro urbano na organização territorial da futura cidade de Sumaré? Podemos concluir que, ao compreender a origem do espaço urbano como resultado do movimento da produção local e o deslocamento de pessoas do lugar, a ferrovia insere-se neste contexto como um elemento estruturador do lugar, a Estação de Passageiros revela-se um espaço catalisador do esquema produtivo local. Ela permite deslocamento e a integração com as cidades locais, e que agentes sociais presentes neste contexto estabeleçam diálogos de natureza sócio-culturais, políticas e econômicas com as cidades vizinhas e a capital.

Assim, a Estação de Rebouças assumiu o papel centralizador das atividades urbanas no momento de sua implantação e nas décadas seguintes, aglutinou os moradores no seu entorno, fixando-os com suas residências e comércios. Este núcleo urbano inicialmente era um povoado, que servia de pouso

para tropeiros de São Paulo, Jundiaí e Campinas em direção ao interior. Por volta de 1870, o fluxo de criadores e lavradores vindos de São Paulo, Jundiaí e Campinas aumenta em direção ao interior fazendo com que as terras passassem a ser divididas em várias fazendas (JÚNIOR, PEDRONI e ARAÚJO, 1975, p.9).

Assim, é compreensível que a região vivenciou uma nova ordem econômica e agregou outros agentes sociais, para atender essa nova demanda produtiva. Neste contexto, a ferrovia como alternativa e a Estação como agente catalisador do deslocamento da população urbana e rural, foi um prédio que sintomaticamente captou a centralidade da cidade para si.

O livro *“Uma história de Sumaré”* descreve uma viagem na Região de Rebouças para transportar o que era produzido nas fazendas para o comércio, antes de 1875, como uma aventura. No local se efetuava o transporte em lombo de burro ou carro de boi com estradas esburacadas, pontes frágeis, perigosas, rios e ribeirões que transbordavam nas estações chuvosas, nesse período o trânsito praticamente desaparecia. (TOLEDO, 1995, p.59)

A partir de uma descrição dessa natureza é possível imaginar a importância e significado para o dinamismo do local da presença dos trilhos e da Estação para a futura cidade, como foi o caso da Estação Rebouças no Distrito de Rebouças, que seria a materialização do símbolo do progresso regional.

Ao compreender a composição da malha urbana como resultado do processo produtivo no final do século XIX e início do século XX e da ação dos agentes sociais entre si e com o próprio espaço; e a essa interação definindo as formas de uso lugar, é uma possibilidade para compreender a natureza do espaço urbano de Rebouças, como também a localização do prédio da Estação de

Rebouças e o desenho da malha urbana seu núcleo inicial como um fator adicional no propósito de recuperar a história da conformação e do desenho deste núcleo urbano como parte constitutiva da história urbana local.

Para explicar a origem da área central de Sumaré este trabalho procurou, portanto, buscar, na literatura anteriormente produzida sobre a história da cidade, informações válidas para contribuir com dados coletados. O nosso objetivo fundamental não foi precisar quem foi o primeiro morador ou onde existiu a primeira edificação pois entendemos que a cidade é uma produção coletiva. Ao evidenciar o pioneirismo dos fundadores, os autores da *Monografia Histórica de Sumaré* também estão falando dos seus administradores do período da década de 1970 como pioneiros . Nesta análise do progresso da cidade de Sumaré estão suprimindo o papel das ações coletivas na produção das cidades e o do desenho da sua malha urbana. (JÚNIOR, PEDRONI e ARAÚJO, 1975, p. 30)

## REFERÊNCIAS

### BIBLIOGRAFIA E FONTES DOCUMENTAIS

ARGOLLO, André. *Arquitetura do Café*. Campinas, SP: Ed. Unicamp; São Paulo, SP: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

ASSOCIAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SUMARÉ: Fotografias da Cidade de Sumaré.

ASSOCIAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SUMARÉ: A Folha de Rebouças- nº 01, Ano I, de março de 1938

ASSOCIAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SUMARÉ: A Folha de Rebouças- nº 15, Ano I, de junho de 1938

ASSOCIAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SUMARÉ: Associação Pró-Memória de Sumaré: Diário do Povo, 4 de janeiro de 1955. Ano XLII, N°14.941

ASSOCIAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SUMARÉ: Diário do Povo, 20 de outubro de 1946. Ano XXXV, N°14.436

ASSOCIAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SUMARÉ: Diário do Povo, 24 de novembro de 1953. Ano XLII.

ASSOCIAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SUMARÉ: Gazeta de Sumaré, novembro de 1955. nº 23, Ano 1.

ASSOCIAÇÃO PRÓ-MEMÓRIA DE SUMARÉ: MENUZZO, Alaerte. A imprensa em Sumaré. Sumaré: Associação Pro-Memória, mimeo. s/d.

BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. *Campinas: o despertar da modernidade*. Campinas:Área de PublicaçõesCMC/UNICAMP, 1996

BENEVOLO, Leonardo. *As origens da urbanística moderna*. Lisboa/São Paulo, Presença/Martins Fontes, 1981.

BERTUCCI, Liane Maria. A ameaça Iminente – As Epidemias. Um momento:

varíola -1908. In: BRESCIANI, Maria Stella.(Org). *Imagens da Cidade – séculos XIX e XX*. São Paulo: Marco Zero/ANPUH-SP/FAPESP,1994.

BIBLIOTECA DA CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Atas das Reuniões Ordinárias da Câmara Municipal de Campinas – 1908 a 1938.

BIBLIOTECA DA CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Livros de Leis, Decretos e Atos da Prefeitura de Campinas – 1908 a 1939.

BIBLIOTECA DA CÂMARA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Projetos de Leis apresentados na Câmara Municipal de Campinas – 1908 a 1938.

BRESCIANI, Maria Stella. *Londres e Paris no século XIX: O espetáculo da pobreza*. 7° ed. São Paulo: brasiliense,1992.

CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DE SUMARÉ: Registro Geral dos Imóveis - matrícula 5103, folha 1, livro n.2

CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DE SUMARÉ: Registro Geral dos Imóveis - matrícula 8326, fol ha 1, livro n.2

CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DE SUMARÉ: Registro Geral dos Imóveis - matrícula 96.597, folha 1, livro n.2

CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DE SUMARÉ: Registro Geral dos Imóveis - matrícula 15.166, folha 1, livro n. 2

CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DE SUMARÉ: Registro Geral dos Imóveis - matrícula 65.580, folha 1, livro n.2

CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DE SUMARÉ: Registro Geral dos Imóveis. Projeto de Desapropriação de Terreno: Alargamento da 1.° Travessa em frente a Estação.Departamento de Obras e Viação de Campinas,s/d.

CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DE SUMARÉ: Registro Geral dos Imóveis. Projeto de decreto –lei n° 174/48 para desapropriação da propriedade do

Sr. Antonio Pereira de Camargo.

CARTÓRIO DE REGISTRO DE IMÓVEIS DE SUMARÉ: Registro Geral dos Imóveis. Artigo 12, n. 1, do decreto –lei federal n.1202, de 8 de abril de 1939, Prefeitura Municipal de Campinas, 1947.

CENTRO DE MEMÓRIA DA UNICAMP: Almanaque de Campinas, 1900 e 1901.

CENTRO DE MEMÓRIA DA UNICAMP: Diário do Povo, 13 abril de 1958. p.17

CENTRO DE MEMÓRIA DA UNICAMP: Gazeta de Campinas, junho de 1879. nº 1653.

CENTRO DE MEMÓRIA DA UNICAMP: Gazeta de Campinas, junho de 1879. nº 1656

CANO, Wilson. Raízes da concentração industrial em São Paulo. 2ª ed. São Paulo, T. A. Queiroz, 1997.

DEBES, Célio. *A Caminho do Oeste – História da Companhia Paulista de Estradas de Ferro*. Bentinvegná, 1968.

Decreto N. 103, de 1945 – aprova o loteamento de terrenos de Tomás Dedosa .

DEPARTAMENTO DE OBRAS-SUMARÉ: Mapa Geográfico e Geológico de 1939 – Distrito de Rebouças(Sumaré)

IBGE: Censo Demográfico Regional do Estado de São Paulo. 1950. Estado de São Paulo. Conselho Nacional de Estatística, 1954.

IBGE: Recenseamento Geral do Brasil (1º de setembro de 1940). Série Regional. Parte XVII –SP. Tomo 2. Censo Demográfico e Populacional. Rio de Janeiro, IBGE, 1950.

IGC: Lei nº 1.187 de 16/12/1909 – Criou o Distrito de Rebouças. Secretaria de Economia e Planejamento. Coordenadoria de Planejamento Regional. Instituto

Geográfico e Cartográfico. Municípios e Distritos do Estado de S.P./ Instituto Geográfico e Cartográfico.SP. IGC, 1995. p. 208.

JÚNIOR, Leovigildo Duarte, PEDRONI, Ulisses, ARAUJO, Benito de Assis e PHENIS, José Lins. *Edição Histórica – Sumaré*. São Paulo: Focus,1975.

Lei N. 1197, de de setembro de 1954 - aprova os Planos de Arruamento e Loteamentos da Vila Santana em Sumaré.

LEME, Maria Cristina da Silva. O Plano de Avenidas e a formação do pensamento urbanístico em São Paulo nas três primeiras décadas do século XX. In:FERNANDES, Ana e GOMES, Marco Aurélio A. de Filgueiras(Orgs). *Cidade & História*. Salvador:UFBA/Faculdade de Arquitetura. Mestrado em Arquitetura e Urbanismo; ANPUR, 1992. 303p.

MARX, Murillo. *Cidade no Brasil Terra de quem?* São Paulo: Nobel, 1991.(Coleção Cidade Aberta)

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

\_\_\_\_\_. *O Desenvolvimento da Rêde Ferroviária e a Expansão da Cultura do café em São Paulo*. Boletim Geográfico.. Ano XIV, Nº 130, Jan-Fev., 1956.

MENDES, Auro Aparecido. *Implantação Industrial em Sumaré: Origens, agentes e efeitos*. Dissertação de Mestrado apresentada no Curso de pós-graduação em Geografia, Rio Claro, São Paulo, 1991.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Código de Construções – Posturas Municipais de 1934. Prefeitura Municipal de Campinas – Código de Construções “Separata” do Código de Posturas Municipais. Decreto N.76 de 16 de março de 1934. Tup. Da Casa Genoud de 1935.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Decretos Publicados na Diretoria do Expediente que aprovaram Loteamentos de terrenos em Sumaré. Decreto N. 89,



de 1945 – aprova o loteamento de terrenos de José e Júlio Vasconcelos.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Decretos Publicados na Diretoria do Expediente que aprovaram Loteamentos de terrenos em Sumaré.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Decretos Publicados na Diretoria do Expediente que aprovaram Loteamentos de terrenos em Sumaré.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Decretos Publicados na Diretoria do Expediente que aprovaram Loteamentos de terrenos em Sumaré. Decreto N. 83, de 1959 – aprova planos de arruamentos e loteamentos da Vila Rebouças.(Após emancipação)

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Decretos Publicados na Diretoria do Expediente que aprovaram Loteamentos de terrenos em Sumaré. Lei N. 979, de 27 de agosto de 1953 – aprova os planos de arruamentos e loteamentos da Vila Maluf.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Decretos Publicados na Diretoria do Expediente que aprovaram Loteamentos de terrenos em Sumaré. Lei N. 924, de 27 de maio de 1953 – aprova os planos de arruamentos e loteamentos da Vila Leontina.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Decretos Publicados na Diretoria do Expediente que aprovaram Loteamentos de terrenos em Sumaré. Lei N. 719, de 7 de julho de 1952 – aprova os planos de arruamentos e loteamentos de Otávio Brochini, em Sumaré.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Decretos Publicados na Diretoria do Expediente que aprovaram Loteamentos de terrenos em Sumaré. Lei N. 1177, de 18 de agosto de 1953 – aprova os planos de arruamentos e loteamentos do Jardim São José em Sumaré.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Decretos Publicados na Diretoria do Expediente que aprovaram Loteamentos de terrenos em Sumaré. Decreto N. 132,

de 1946 – aprova loteamentos de José de Vasconcelos e outro, em Sumaré.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Decretos Publicados na Diretoria do Expediente que aprovaram Loteamentos de terrenos em Sumaré. Lei N. 163, 23 de maio de 1949 – aprova os planos de arruamentos e loteamentos de terrenos pertencentes a Anauate, Atallah & Cia., em Sumaré.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: Livro de Leis e Resoluções 1890 a 1900. Intendência Municipal de Campinas. Resoluções relativas aos anos de 1890 a 1892, Campinas, Typ. A vapor Livro Azul – Castro Mendes & Irmão – 1900.(Lei n.43, p. 21.)

PREFEITURA MUNICIPAL DE SUMARÉ: Slides da Conferência Municipal de Planejamento Urbano, Sumaré: Secretária de Planejamento Urbano de Sumaré, 2007.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel-Fapesp, 1999.(Col.Cidade Aberta)

ROLNIK, Raquel. *O que é cidade*. São Paulo: brasiliense, 1994. 3ªed.(Coleção Primeiros Passos- 203)

SAES, Flavio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo 1870-1940*. São Paulo:Hucitec, 1981.(Coleção Estudos Históricos)

SANTOS, Milton. *Metamorfose do Espaço habitado*. São Paulo: Hucitec, 1988.

SCHAAF, Maria B. e GOUVÊA, Regina R. Significados da Urbanização-Traços e fontes do Historiador. In: *Olhar urbano olhar humano*. org. Sá, Cristina.São Paulo:IBRASA, 1991.

SEMEGHINI, Ulysses. *Do café à indústria – uma cidade e seu tempo*. Campinas: Unicamp, 1991.(Série e Teses)

STEVENSON, C. W. *Conferência acerca do urbanismo*. Campinas:Rottary Club de

Campinas, 1933.

TOLEDO, Francisco Antonio de. *Uma História de Sumaré- Da Sesmaria à Indústria*. São Paulo:IMMESP,1995.

VILLAÇA, Flávio. *Espaço intra-urbano no Brasil*. São Paulo:Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute,1998.