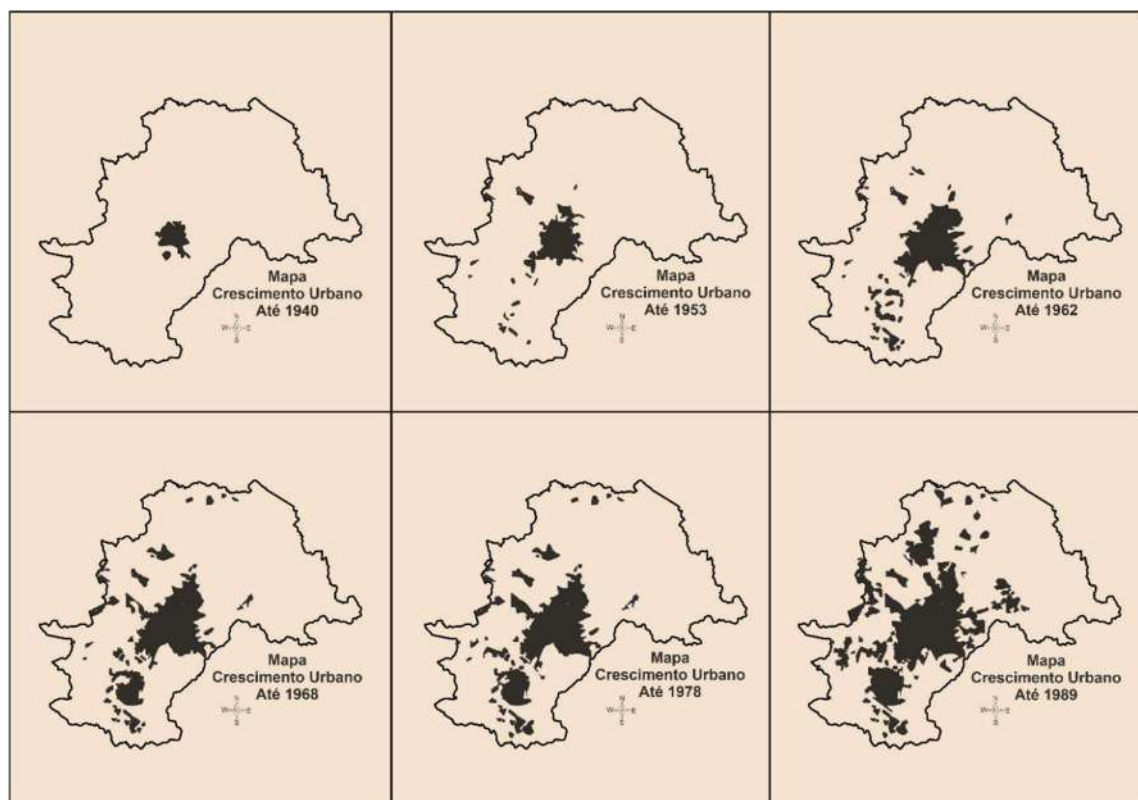


URBANIZAÇÃO EM CAMPINAS: LEGISLAÇÃO E EXPANSÃO TERRITORIAL (1930-1970)



LIGYA HRYCYLO BIANCHINI

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE
TECNOLOGIA**

PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM URBANISMO

LIGYA HRYCYLO BIANCHINI

**URBANIZAÇÃO EM CAMPINAS: LEGISLAÇÃO E
EXPANSÃO TERRITORIAL (1930-1970)**

**CAMPINAS
2021**

“O presente trabalho foi realizado com apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001”. *“This study was financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoa de Nível Superior - Brasil (CAPES) – Finance Codde 001”.*

LIGYA HRYCYLO BIANCHINI

**URBANIZAÇÃO EM CAMPINAS: LEGISLAÇÃO E
EXPANSÃO TERRITORIAL (1930-1970)**

Tese apresentada ao Curso de Doutorado em Urbanismo, do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, como requisito para obtenção do título de Doutor em Urbanismo.

Orientadora: Prof(a). Dr(a). Maria Cristina da Silva Schicchi

Ficha catalográfica elaborada por Vanessa da Silveira CRB 8/8423
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

301.36
B577u

Bianchini, Ligya Hrycylo

Urbanização em campinas: legislação e expansão territorial (1930-1970) / Ligya Hrycylo Bianchini. - Campinas: PUC-Campinas, 2021.

281 f.: il.

Orientador: Maria Cristina da Silva Schicchi.

Tese (Doutorado em Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2021.

Inclui bibliografia.

1. Urbanização. 2. Planejamento urbano. 3. Campinas (SP) - Expansão territorial. I. Schicchi, Maria Cristina da Silva. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

CDD - 18. ed. 301.36

LIGYA HRYCYLO BIANCHINI

“URBANIZAÇÃO EM CAMPINAS: LEGISLAÇÃO E EXPANSÃO TERRITORIAL (1930-1970)”

Tese apresentada ao Curso de Doutorado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Doutora em Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador(a): Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi

Tese defendida e aprovada em 27 de setembro de 2021 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Profa. Dra. Maria Cristina da Silva Schicchi
Orientadora da Tese e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



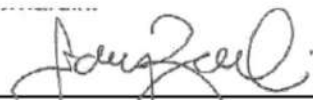
Profa. Dra. Ana Paula Farah
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Profa. Dra. Angélica Aparecida Tanus Benatti Alvim
Universidade Presbiteriana Mackenzie



Prof. Dr. Sidney Piochi Bernardini
Universidade Estadual de Campinas

A minha família: David Bianchini, Maria Hrycylo Bianchini, Aline Hrycylo Bianchini, Edgar Hrycylo Bianchini e Maria Emília Kühl referência do meu progresso, luzes no meu caminho.

AGRADECIMENTOS

Agradeço a Pontifícia Universidade Católica de Campinas, ao Programa de pós-graduação em Urbanismo pelo apoio e suporte para a realização do meu Doutorado em Urbanismo.

Agradeço, com todo carinho, a minha orientadora, Profa. Maria Cristina da Silva Schicchi, por todo o aprendizado e paciência desde a minha graduação.

Agradeço aos professores Ana Paula Farah, Luiz Augusto Maia Costa, Angélica Aparecida Tanus Benatti Alvim e Sidney Piochi Bernardini por terem aceitado fazer parte da minha banca de defesa e me dar a oportunidade de enriquecer o meu trabalho.

Agradeço a todos os professores do programa de pós-graduação, da PUC de Campinas, pelos conhecimentos transmitidos e a todos os colegas pela amizade e companheirismo.

Agradeço à Irene e ao Murilo e a todos os funcionários da Biblioteca Jurídica da Câmara Municipal.

Agradeço à Regina e a todos os funcionários do Arquivo Municipal.

Agradeço ao Danilo e a todos os funcionários do Museu de Imagem e Som.

Agradeço ao Reinaldo, José Ricardo e Fernando do Planejamento e Desenvolvimento Urbano da Prefeitura Municipal de Campinas.

Agradeço à Fernanda e a todos os funcionários do Museu Municipal de Paulínia.

Agradeço ao Sergio e Decimar da Prefeitura Municipal de Paulínia.

Agradeço ao Laerte e a todos os funcionários do Pró-memória de Sumaré

Agradeço à Susi Elias e a todos os funcionários da Biblioteca Pública Municipal “Professor Ernesto Manoel Zink”

Agradeço aos funcionários do Centro de Memória da Unicamp, do Museu da Cidade de Campinas, da Biblioteca do campus I da PUC Campinas,

Agradeço aos colegas e amigos da Universidade São Francisco pelas conversas e trocas de experiências.

Agradeço ao carinho, paciência, companheirismo e apoio da minha família sem eles eu não conseguiria chegar até aqui.

A todos que, de alguma forma, contribuíram para a minha chegada até aqui.

Recado para a cidade de Campinas

Na minha terra corre um ditado – “Ele pensa que se benze, quando vê, quebra o nariz”. É isso mesmo. Imaginem vocês que eu fui a Campinas e me encantei com a cidade. Confesso que conhecendo de fama a riqueza de Campinas receava um pouco em encontrar na “Princesa do Oeste” uma dessas cidades estilo americano, das que correm desesperadamente atrás do chamado *progresso*, que vivem nubladas pela poeira das construções e dos aterros: que derrubam as suas casas velhas para lhes pôr no lugar esses monstros de vários andares, em linhas retas e fachadas de pó-de-pedra, o *luxo* maior das cidades ditas *modernas*; e que reformam na mesma linha de mau-gosto tudo que não podem derrubar. Receava chegar em uma dessas cidades como há tantas, cheias de complexos de inferioridade provincianos, *quem é que tem o prédio mais alto, cinema de mais lugares, igrejas mais “góticas”, bombas de gasolinas maiores, mais isto e mais aquilo*, - enfim, a tola competição que lavra entre as populações sem história e sem consciência de próprio valor, - simples cogumelos que brotam de repente no chão e que só cuidam em crescer, embora sob o signo da feiúra e do mau-gosto.

Chego a Campinas e todos os meus receios se desmentiram. Encontro uma nobre cidade tranquila, consciente das suas tradições que sabe ser rica sem ostentar, e progredir sem destruir o passado. Que dá valor ao que tem valor, que preza as suas lembranças de outros tempos, que conhece o seu lugar na hierarquia das cidades brasileiras. Que procura ser civilizada, mas, tal como cidade européia, não permite que a onda fácil do progresso lhe perturbe a aparência serena, lhe derrube os casarões, lhe alargue as ruas tradicionais a pretexto de “facilitar o tráfego”. - Que não consente lhe destruam os marcos de grandeza do passado, motivo do seu orgulho. Não lhe neguei o progresso: constatei apenas que Campinas progride com compostura. Campinas é uma “lady” que sabe pôr cada coisa no seu lugar; incapaz de fazer como as damas novo-ricas, que instalam a geladeira gigante na sala de jantar e a “garage” do “cadillac” na frente do jardim, para que todo mundo veja que elas têm dinheiro...

Isso tudo constatei durante minha estada em Campinas, e isso celebrei com abundância de coração. Poucas cidades no Brasil me têm agradado tanto – justamente pelo seu ar austero de dama do segundo reinado, que não se enfeita com quinquilharias de armarinhos.

Pois aí é que entra o ditado cearense: a gente pensa que se benze, quando vê, quebra o nariz... Lendo a minha crônica, várias pessoas de Campinas se zangaram e me escreveram cartas indignadas, *porque eu não tinha feito justiça à cidade deles*, porque tinha dito *que o prédio do teatro e da estação eram antigos*, como se a antiguidade de um edifício fôsse vergonha que se devesse esconder! Que diriam essas pessoas ante “Notre Dame de Paris”, por exemplo, que tem apenas setecentos anos construída?...

Felizmente, houve muitos campineiros autênticos que me compreenderam e tivera a bondade de me escrever, agradecendo o amor e a simpatia que eu mostrava pela sua cidade. Quanto nos outros que se revoltaram porque eu não comemorei o fato de Campinas construir cinco casas por dia, e ter tantos automóveis de praça e tantos andares de hotel (ótimo hotel, por sinal) e bairros novos de casas “estilo moderno”, eu lhes direi que tudo são pontos-de-vista, que, seguindo o meu mau gosto, não troco o seu velho parque dos Jequitibás, por exemplo, por tôda uma ninhada de horrendos arranha-céus.

Até nos meus comentários a despeito da dignidade sem alardes, da compostura no sofrimento que notei no povo em relação à medonha tragédia do cinema “Rink”, - até nisso, nessas palavras de comovido louvor, houve quem descobrisse que eu “queria diminuir Campinas!”

É o cúmulo. Compreendo que o bairrismo cegue um pouco as pessoas. Mas que as cegue ao ponto de enxergar restrições onde só houve elogios e amizade, já é cegueira demais...

E a êsses pobres de espírito, que querem fazer da sua princesa uma vulgar *coca-cola*, metida no páreo do “progresso” vistoso e fácil – a êsses só tenho uma coisa a dizer: vocês não merecem a honra de ser campineiros...

Rachel de Queiroz
Revista O Cruzeiro
19 de julho de 1952

RESUMO

BIANCHINI, Ligya Hrycylo. Urbanização em Campinas: Legislação e Expansão Territorial (1930-1970). 2021. Tese (Doutorado em Urbanismo) – Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2021.

Compreender as características da expansão urbana de Campinas é tarefa complexa quando se tem em conta a rápida transformação da cidade em meados do século XX, em menos de 30 anos. Logo de início, estudos permitiram constatar que a consolidação dos bairros, nos arredores da cidade, foi resultado de um processo de formação descontínuo, mas solidamente amparado na legislação. O objetivo deste trabalho foi estudar a urbanização do território campineiro com foco nas mudanças da legislação que permitiram a expansão urbana, nem sempre para atender a demandas sociais, mas principalmente para justificar decisões político-administrativas municipais em consonância com interesses de outros agentes e grupos específicos envolvidos (construção civil e empreendimentos imobiliários). O entendimento deste processo urbano ainda contém lacunas, em especial, entre os anos de 1930 e 1970; período em que se define o processo de reprodução do solo urbano como mercadoria e se delinea a segregação sobre o território da cidade. Em uma primeira aproximação ao problema, analisou-se a legislação urbana neste período, à luz dos aspectos legislativos, econômicos e políticos nacionais. A leitura e elaboração próprias de uma cronologia das mudanças, a partir de cartografias e imagens aéreas, permitiram observar, num segundo momento, o resultado decorrente desta atuação conjunta – poder público e empreendedores privados - sobre o território e a formação dos vetores de crescimento periférico que até hoje estruturam as dinâmicas regionais, resultando na produção de um espaço fragmentado e na redistribuição desigual da população. Após observar o processo como um todo, no intervalo de 40 anos, foi possível demonstrar que neste período, mais do que qualquer outro anterior ou posterior, forjou-se um modelo informal, mas recorrente e oficioso, de operar sobre o território a partir de uma atuação público-privada, que selou o destino da futura área metropolitana.

Palavras-Chave: Expansão territorial, legislação, urbanização, planejamento, Campinas.

ABSTRACT

BIANCHINI, Ligya Hrycylo. Urbanization in Campinas: Legislation and Territorial Expansion (1930-1970). 2021. Thesis (Doctorate in Urbanism) – Postgraduate Program in Urbanism at the Pontifical Catholic University of Campinas, Campinas, 2021.

Understanding the characteristics of urban expansion in Campinas is a complex task when considering the rapid transformation of the city in the mid XX century, in less than 30 years. Early on, studies showed that the consolidation of neighborhoods on the outskirts of the city was the result of a discontinuous formation process, but solidly supported by legislation. The objective of this work was to study the urbanization of the territory of Campinas focusing on changes in legislation that allowed urban expansion, not always to meet social demands, but mainly to justify municipal political-administrative decisions in line with the interests of other agents and specific groups involved (civil construction and real estate projects). The understanding of this urban process still contains gaps, especially between the 1930s and 1970s; period in which the process of reproduction of urban land as a commodity is defined and segregation of the city's territory is outlined. In a first approach to the problem, urban legislation in this period was analyzed in the light of national legislative, economic, and political aspects. The reading and elaboration of a chronology of changes, based on cartographies and aerial images, allowed us to observe, in a second moment, the result of this joint action – public authorities and private entrepreneurs – on the territory and the formation of peripheral growth vectors that even today structure regional dynamics, resulting in the production of a fragmented space and the unequal redistribution of the population.

After observing the process, over this 40-year interval, it was possible to demonstrate that in this period, more than any previous or subsequent period, an informal but recurrent and unofficial model was forged of operating in the territory from a public-private action, which sealed the fate of the future metropolitan area.

Keywords: Territorial expansion, legislation, urbanization, planning, Campinas.

LISTA DE FIGURAS

Figura 1: Mapa de Campinas em 1878, destacando a ferrovia e os sentidos de seus percursos para outras cidades ligando localidades que ainda faziam parte da cidade.....	42
Figura 2: Planta de Campinas em 1878 destacando a ferrovia e os sentidos para outras cidades	45
Figura 3: Planta da cidade de Campinas em 1900 destacando a evolução do crescimento	46
Figura 4: Mapa de localização das cidades de Campinas, São Paulo e Santos, por meio da ferrovia, 1904.	50
Figura 5: Planta de Campinas em 1929 destacando a evolução do crescimento urbano e os principais sentidos para outras cidades.....	56
Figura 6: Mausoléu do Soldado Constitucionalista, no cemitério da Saudade, onde foram enterrados 16 ex-combatentes campineiros. Prefeito Mendonça de Barros ao centro da foto com as mãos apoiadas, sétimo homem da esquerda para a direita. Fonte: Acervo MIS – Autoria: Henrique de Oliveira Jr. Data: Entre a década de 1956 e 1959.....	60
Figura 7: Destaque na zona sul de Campinas, planta de 1929.....	63
Figura 8: Vila Formosa	63
Figura 9: Vila Formosa	64
Figura 10: Colégio Liceu e o Instituto Agrônômico de Campinas	64
Figura 11: Reportagem abordando a rua Irmã Serafina antes das desapropriações e demolições.....	66
Figura 12: Evento político com a presença do prefeito Mendonça de Barros, sexto homem da direita para a esquerda.....	67
Figura 13: Crianças brincando na rua com esgoto correndo a céu aberto s/id.	68

Figura 14: Reportagem destacando problemas de infraestrutura urbana em bairros distantes do centro de Campinas	69
Figura 15: Plano de Avenidas de São Paulo de Prestes Maia	77
Figura 16: Esquemas teóricos de Paris, Moscou e Berlim.	77
Figura 17: Imagem aérea de Campinas de 1959 mostrando o cruzamento das Rodovias Anhanguera e Dom Pedro I.....	88
Figura 18: Funcionários trabalhando na extensão de rede de infraestrutura da SANASA.....	91
Figura 19: Município de Campinas em 1938 com a limitação dos distritos. ..	100
Figura 20: Mapa do município de Campinas onde Paulínia aparece ainda como distrito.....	102
Figura 21: Em 1961 foi inaugurada a linha 14, Jd. Boa Esperança, bairro próximo ao Taquaral	109
Figura 22: Tubulação para obras de infraestrutura da SANASA (local de Campinas não identificado).....	117
Figura 23: Loteamentos da cidade de Campinas. A foto aérea mostra a abertura de novas áreas que permaneciam desocupadas.....	118
Figura 24: Reportagem sobre exigências de serviços públicos.....	121
Figura 25: Imagem aérea de 1960 de um trecho da cidade de Campinas apresentando novos bairros arruados e loteados.	124
Figura 26: Imagem aérea de 1972 de um trecho da cidade de Campinas apresentando novos bairros arruados e loteados.	125
Figura 27: Mapas de Campinas mostrando a expansão urbana de 1940 a 1989.	127
Figura 28: Imagem aérea de 1960 de um trecho da cidade de Campinas apresentando novos bairros arruados e loteados.	130
Figura 29: Imagem aérea apresentando o aeroporto internacional de Viracopos em 1972	131

Figura 30: Imagem aérea mostrando a fábrica da Rhodia entre Paulínia e Barão Geraldo em 1959.....	132
Figura 31: Recorte de jornal "Folha da manhã" de 17/9/53 criticando a falta de um Plano Diretor para Campinas	136
Figura 32: Reportagem descrevendo a organização da equipe da CPM para resolver os problemas da cidade.....	137
Figura 33: Nomeação da equipe que irá compor a Comissão de Planejamento do Município	138
Figura 34: Registro da primeira exposição municipal de Urbanismo ocorrido em Campinas, organizado pela comissão da CPM.....	139
Figura35: Evento sobre os acontecimentos urbanos da cidade de Campinas preparado pela equipe da Comissão de Planejamento do Município.....	140
Figura 36: Redução de impostos com base no projeto de lei 2/56.....	142
Figura 37: Mapa localizando as áreas em destaque a indução industrial no texto do PPDI.....	148
Figura 38: Imagem aérea de Campinas, 1960.	150
Figura 39: Imagem aérea de Campinas - aeroporto Viracopos, 1972	151
Figura 40: Mapa de propriedades rurais como barreira física	153
Figura 41: Mapa da situação geográfica de Campinas e de crescimento urbano até 1962	165
Figura 42: Mapa de vetores e crescimento urbano, 1940 e 1953	166
Figura 43: Mapa da situação geográfica de Campinas e de crescimento urbano até 1989	167
Figura 44: Mapa de vetores e crescimento urbano, 1962 e 1968.....	170
Figura 45: Mapa de vetores e crescimento urbano, 1978 e 1989.....	171
Figura 46: Anúncio de vendas de terrenos e construções em Campinas, publicado no livro Campinas: Dados históricos e estatísticos, 1953	174

Figura 47: Anúncio de vendas de terrenos e construções em Campinas, publicado no livro Campinas: Dados históricos e estatísticos, 1953	175
Figura 48: Anúncio de venda de terrenos, década 1940	175
Figura 50: Estádios de futebol em Campinas, Brinco de Ouro da Princesa, e os novos loteamentos abertos e no entorno, ainda pouco ocupados.	178
Figura 49: Imagem aérea de um trecho de Campinas em 1960 mostrando o limite de crescimento urbano com a avenida Princesa D'Oeste.....	178
Figura 51: Imagem aérea de um trecho de Campinas em 1960 mostrando o limite de crescimento urbano barrado pela rodovia Anhanguera.	179
Figura 52: Localização da rodovia Anhanguera e avenida João Jorge	180
Figura 53: Paisagem central de Campinas, resultado da verticalização incentivada pela legislação municipal	181
Figura 54: Largo das Andorinhas, após remodelação.....	182
Figura 55: Vista panorâmica da cidade, com o centro verticalizado ao fundo e áreas envoltórias de Campinas mostrando como estes se constituíam em avanços do tecido urbano para além das necessidades reais de habitação no momento.	183
Figura 56: Reportagem abordando o rápido processo de verticalização em Campinas.....	184
Figura 57: Planta de usos do solo definidos para os novos bairros abertos ao redor do centro consolidado de Campinas.....	186
Figura 58: Planta de abertura de novos bairros ao redor do centro consolidado de Campinas.....	187
Figura 59: Zoom da planta de abertura de novos bairros, figura 51, indicando pequenos bairros inseridos no bairro Cambuí.....	188
Figura 60: Mapa apresentando as UTB com a sobreposição das áreas da expansão urbana.....	190
Figura 61: Reportagem sobre a ampliação da rua General Osório.....	191

Figura 62: Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia	193
Figura 63: Mapa com sobreposição dos dados baseados na lei nº 640/51 de alargamento/ prolongamento/ construção de estradas, avenidas e ruas	194
Figura 64: Mapa baseado na compilação de dados retirados da Câmara Municipal de Campinas: leis, decretos e resoluções, 1949 a 1951, alterado pela autora.	195
Figura 65: Reportagem abordando as transformações no centro da cidade de Campinas	196
Figura 66: Reportagem abordando as transformações no centro da cidade de Campinas	197
Figura 67: Demolição da igreja do Rosario, 1956	198
Figura 68: Centro de Campinas anterior à demolição da igreja do Rosário ..	199
Figura 69: Demolição do teatro municipal de Campinas, 1965	199
Figura 70: Construção do viaduto Miguel Vicente Cury	200
Figura 71: Lago dos Cisnes, no viaduto Miguel Cury, local onde, mais tarde, foi construído o terminal rodoviário	201
Figura 72: Linha do tempo das legislações de carácter urbano	203
Figura 73: Planta do distrito de Souza, 1939.....	205
Figura 74: Planta da vila de Valinhos 1939	206
Figura 75: Planta da vila de Rebouças (Sumaré) 1939	207
Figura 76: Mapa de Paulínia 1904	208
Figura 78: Planta de Paulínia 1945	209
Figura 77: Mapas de novos loteamentos aprovados	210
Figura 79: Comparação entre crescimento urbano (1953 e 1962) e ampliação do perímetro(1952 e 1962).....	213
Figura 80: Comparação entre crescimento urbano (1968, 1978 e 1989) e ampliação do perímetro (1969, 1978 e 1979).....	214

Figura 81: Mapas com avanço do perímetro urbano de 1952 e 1962	216
Figura 82: Mapas com avanço do perímetro urbano de 1964 e 1969	217
Figura 83: Mapas com avanço do perímetro urbano de 1973 e 1974	218
Figura 84: Mapas com avanço do perímetro urbano de dois momentos de 1975	219
Figura 85: Mapas com avanço do perímetro urbano de dois momentos de 1976	221
Figura 86: Mapas com avanço do perímetro urbano de 1976 e 1977	222
Figura 87: Mapas com avanço do perímetro urbano de 1977 e 1978	223
Figura 88: Mapa com avanço do perímetro urbano de 1979.....	224
Figura 89: Mural de fotos localizadas no mapa de Campinas	227
Figura 90: Construção da instituição pública CEASA.....	228
Figura 91: Observatório municipal de Campinas “Jean Nicolini”, nesta foto a cúpula ainda não havia sido colocada.....	229
Figura 92: Construção da escola preparatória de cadetes do Exército	230
Figura 93: Construção do jardim do trevo no bairro São Bernardo com a rodovia Anhanguera.....	231
Figura 94: Rua sem pavimentação com distribuição de material para começar o recapeamento s/id.....	231
Figura 95: Operários trabalhando no recapeamento [talvez da mesma] rua s/id.	232
Figura 96: Material depositado ao longo da rua para realizar o calçamento e recapeamento, s/id.....	232
Figura 97: Engenheiro Alfredo Sizenando Ribeiro juntamente com material de obras da SANASA.....	233
Figura 98: Registro do Engenheiro Alfredo Sizenando Ribeiro fiscalizando o andamento da obra. (fotos da direita para a esquerda) - o engenheiro Alfredo S.	

R. está apoiando o pé na tubulação; no registro fotográfico ao centro o engenheiro Alfredo S. R. se encontra agachado ao centro; na fotografia esquerda o engenheiro Alfredo S. R. aparece de costas.....	233
Figura 99: Construção de moradias pela Fundação da Casa Popular	234
Figura 100: Lauro Pércles Gonçalves se posicionando para cortar o laço inaugural.....	234
Figura 101: Prefeito Mendonça de Barros, a direita com terno branco, inspeciona asfaltamento de rua.....	235
Figura 102: Administração Lauro Pércles Gonçalves obras s/id	235
Figura 103: Eventos políticos - autoridades e populares junto ao prefeito Mendonça de Barros, ao centro da foto, fumando e com terno escuro.....	236
Figura 104: Conjunto de fotos mostrando a expansão e dispersão da área urbana	237
Figura 105: Conjunto de foto aéreas do centro da cidade de Campinas.....	238
Figura 106: Conjunto de fotografias aéreas do centro da cidade e de aberturade novos loteamentos e extensões do sistema viário na periferia de Campinas.	239
Figura 107: Conjunto de fotografias com sequência de inaugurações e registros do acompanhamento de obras públicas.....	240
Figura 108: Conjunto de fotografias com registros da implementação de infraestruturas em andamento, em diversos pontos da cidade	241
Figura 109: Registro das condições habitacionais semi-rurais nos bairros periféricos em contraste com a novas tipologias habitacionais implementadas.	242
Figura 110: Conjunto de de fotografias com sequência de inaugurações e registros do acompanhamento de obras públicas.....	243
Figura 111: Conjunto de fotografias com registro de obras de infraestrutura da SANASA em andamento.....	244

LISTA DE GRÁFICOS

Gráfico 1: Quantidade de abertura ou criação de crédito suplementar ou especial	108
Gráfico 2: Apresentação de porcentagem relacionada aos proprietários de terra dos anos 50.....	116

LISTA DE TABELAS

Tabela 1: Normas autorizando a aplicação de calçamento, serviços de sargeteamento e serviços de água de esgoto na década de 1920.	53
Tabela 2: Desapropriações em Campinas.....	66
Tabela 3: População total no Brasil entre 1940 e 1980 – Valores percentuais	86
Tabela 4: População total em Campinas entre 1940 e 1980 - taxa média de crescimento geométrico	86
Tabela 5: Urbanização em %.....	87
Tabela 6: Área ocupada pela cidade de Campinas	90
Tabela 7: Expansão das redes e ligações de água em Campinas de 1942 a 1949	90
Tabela 8: Expansão das redes e ligações de esgoto em Campinas de 1942 a 1949	90
Tabela 9: Cidades brasileiras entre 100 e 600 mil habitantes ao longo dos anos de 1940 e 1970	92
Tabela 10: Crescimento da população urbana brasileira segundo as suas regiões	92
Tabela 11: Brasil, 1965 – 1985. Financiamento para habitação pelo SFH, segundo faixa de renda.....	94
Tabela 12: Histórico do PIB brasileiro anual desde 1962	94
Tabela 13: Municípios no Brasil.....	99
Tabela 14: Isenção de impostos	111
Tabela 15: Imposto sobre transmissão de bens móveis realizada “Inter-Vivos”	113
Tabela 16: Licenças para construir e licenças para “habite-se” no município de Campinas.	114
Tabela 17: Análise dos proprietários de terras dos anos 50.....	115

Tabela 18: Dados de imobiliária, impostos, arruamento e loteamento, doações, permuta, desapropriação e alargamento de ruas em Campinas ao longo dos anos de 1947 a 1970.....	119
Tabela 19: Número de estabelecimentos de indústrias por ramo - 1956 - 1967	128
Tabela 20: População total e urbana da cidade de São Paulo e Campinas ..	133
Tabela 21: Crescimento Populacional do Brasil 1940 - 1970	134
Tabela 22: Indicadores Urbanos por Zonas, 1969.....	154
Tabela 23: Indicadores de infraestrutura urbana por zonas.....	155
Tabela 24: Uso do solo relacionada por zonas, 1969.....	156
Tabela 25: Investimento global por habitantes por zona urbana, 1969	157
Tabela 26: Índices de atendimento do sistema de transporte coletivo em Campinas por zonas, 1969.....	158
Tabela 27: Serviços e equipamentos - problemas mais importantes, indicados pelos moradores das zonas da cidade, 1969.....	159
Tabela 28: Quadro geral de edifícios por década na zona central da cidade .	183

LISTA DE ABREVIATURAS E SIGLAS

BNDE - Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico

CEAB - Central de Abastecimento

CMBEU - Comissão Mista Brasil-Estados Unidos

CMU – Centro de Memórias da Unicamp

CPFL – Companhia de Força e Luz

CPM - Comissão de Planejamento do Município

Emdec - Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas

FIPLAN - Fundo de Financiamento de Planos de Desenvolvimento Local Integrado

GEPLAN – Grupo Executivo do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Campinas.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatísticas

OPEP - Organização dos Países Exportadores de Petróleo

PD – Plano Diretor

PMC – Prefeitura Municipal de Campinas

PPDI - Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas

RAC – Rede Anhanguera de Comunicação – Jornal Correio Popular SANASA - Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento

SEPLAMA – Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo

SFH - Sistema Financeiro de Habitação

SINAC - Sistema Nacional de Centrais de Abastecimento

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	24
<i>PERCURSO METODOLÓGICO.....</i>	<i>31</i>
<i>PROTOCOLO DE PESQUISA.....</i>	<i>35</i>
CAPÍTULO 01 ANTECEDENTES HISTÓRICOS	37
1.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS: LEGISLAÇÃO EM CAMPINAS ATÉ 1950	40
1.2. CONSTITUIÇÃO FEDERAL 1934: RECUPERAÇÃO ECONÔMICA E UMA NOVA FASE POLÍTICA ...	59
1.3. PLANEJAMENTO URBANO	71
CAPÍTULO 02 LEGISLAÇÃO E EXPANSÃO URBANA EM CAMPINAS.....	80
2.1. OS ANOS SUBSEQUENTES: ENTRE 1950 E 1970	84
2.2. LEI FEDERAL E ESTADUAL E SUA AÇÃO NO MUNICÍPIO. EMANCIPAÇÃO MUNICIPAL: DA LEI Nº 1/1947 A LEI COMPLEMENTAR Nº 1/1967	97
2.3. EXPANSÃO PERIFÉRICA E ATIVIDADE IMOBILIÁRIA: A ATUAÇÃO DA LEI 640 DE 1951 A LEI 1993 DE 1959.....	106
2.4. O PLANEJAMENTO URBANO EM CAMPINAS: PLANO PRELIMINAR DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DE CAMPINAS (PPDI).....	143
CAPÍTULO 03 EXPANSÃO PERIFÉRICA: UMA VISÃO DE CONJUNTO	162
3.1. LEGISLAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO URBANA	164
3.2. PERÍMETRO URBANO E SUBURBANO: CAMPINAS E SEUS DISTRITOS.....	202
3.3. MEMÓRIAS DO TERRITÓRIO: PERMANÊNCIA DOS PROCESSOS INDUTORES	225
CONSIDERAÇÕES FINAIS	245
<i>REFERÊNCIAS.....</i>	<i>252</i>
<i>APÊNDICE.....</i>	<i>268</i>
<i>ANEXO.....</i>	<i>275</i>



INTRODUÇÃO

Centro de Campinas anterior à
demolição da Igreja do Rosário

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e
Som. Autor: Gilberto de Biasi. Data:
Aproximadamente, entre 1953 e 1955.

O Brasil, no final do século XIX, tinha 10% de sua população morando em cidades e, a partir da virada do século XX, o processo de urbanização começou a se consolidar. O motivo dessa transformação foi a necessidade de mão de obra trabalhadora livre destinada aos serviços ligados à cafeicultura e ao início da industrialização. Na segunda metade do século XX, o Brasil intensificou sua urbanização, o que proporcionou um movimento de construção de cidades para prover habitações para a população excedente, assim como trabalho, saneamento, transporte, dentre outras necessidades.

Apesar desse processo, é preciso reconhecer que a industrialização, que se firmou a partir de 1930 e se manteve até o final da Segunda Guerra Mundial, teve um avanço relativo, desenvolvendo-se e fortalecendo-se por meio do mercado interno. Somente com o final da Segunda Guerra é que se iniciou um crescimento significativo baseado no capital internacional. A partir de 1950, a industrialização entra em uma nova etapa com a produção de bens duráveis e de bens de produção. É importante destacar que, durante o século XX, as cidades brasileiras passaram por diferentes processos de urbanização. Para entender esse período, a partir da realidade local de cada município, elegeu-se Campinas como objeto de estudo.

Observa-se na cidade de Campinas que, até 1950, a expansão urbana estava contida e seu desenvolvimento ocorria ao redor da malha urbana já consolidada. Os motivos dessa contenção do crescimento municipal deram-se por questões políticas e econômicas em território nacional. As mudanças neste contexto no Brasil, após 1950, favoreceram o crescimento urbano em Campinas, como se mostrará nesta pesquisa.

O fator responsável pelas dificuldades do crescimento urbano municipal, entre 1937 e 1945, durante o governo Getúlio Vargas - conhecido como Estado Novo, marcado pela centralização de poder, autoritarismo e censura – foi, principalmente, a insipiência do repasse fiscal aos municípios brasileiros, dificultando o orçamento administrativo e investimento nas cidades. Com a saída de Getúlio Vargas do poder, e a nova Constituição Federal promulgada em 1946, houve grandes mudanças nesse repasse fiscal municipal. Em coincidência com um crescimento na economia mundial, resultado do fim da Segunda Guerra

Mundial, a economia nacional começou a se desenvolver a partir do aumento das importações e o surgimento de novas indústrias.

Em 1946, Campinas era gerida pelo Ato nº 118, de 1938, que tratava das orientações pioneiras do Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia. Com a nova Constituição Federal de 1946, foi possível um aumento do repasse fiscal para os municípios e, com isso, Campinas revisou este Ato. A partir de novas interpretações, foi sancionada a lei nº 640, de 1951, que permitiu que Campinas assumisse um novo padrão de crescimento em áreas distantes da malha urbana já consolidada. A legislação urbana municipal proporcionou, juntamente com um cenário político e econômico nacional favorável, um crescimento urbano fragmentado e o direcionamento do uso do solo para novas áreas, criando uma divisão socioespacial.

No entanto, em pesquisas anteriores sobre o desenvolvimento urbano de Campinas, o marco inicial desse crescimento aparece em momentos distintos. Podemos destacar este fato citando alguns dos autores que retrataram esse período: Carpintero (1996) apresenta a década de 1950 como início do processo, no entanto, as datas apontadas em seu trabalho se iniciam ao final da Segunda Guerra Mundial, 1945; já Bernardo (2006) afirma que, em 1950, o padrão de urbanização se alterou, mas o crescimento da periferia se consolidou em 1970. Badaró (1986), por sua vez, aponta em seu trabalho acadêmico que, na década de 1950, no período entre 1952 e 1953, houve uma supervalorização das terras campineiras estimulada pelo mercado imobiliário, o que proporcionou a ampliação da área urbana de Campinas. Siqueira (2008) caracteriza o intenso processo de urbanização de Campinas no período entre 1960 e 1991, período este em que, segundo a autora, o crescimento urbano acompanhou o processo de industrialização. Baeninger (1996) afirma que, nos anos de 1950, juntamente com os avanços da industrialização, houve um crescimento urbano, no entanto, a partir dos anos 1960 e, particularmente nos anos 1970, a ocupação e o uso do solo fizeram parte de uma articulação entre o poder público e o mercado imobiliário, os quais promoveram um crescimento urbano e expansão de loteamentos. Semeghini (1988) destaca que o aumento do perímetro urbano em Campinas ocorreu no início dos anos 1950, devido ao surto especulativo que existiu no final da década de 1940 e início dos anos 1950. Guimarães (1953)

afirma em seu livro que até 1945 não havia uma grande valorização nas terras campineiras e que somente a partir de 1946 os loteamentos começaram a ser valorizados, e ,em 1952, a soma de lotes aprovados tornou-se um número significativo, comparado com os anos anteriores.

No entanto, observa-se, nos trabalhos acadêmicos, que a discussão sobre o papel da legislação urbana no processo de crescimento ou mudanças no desenvolvimento de Campinas é tratada de maneira pontual, ou seja, não se estabelecem relações diretas entre as datas em que tais leis entram em vigor e, os desdobramentos sobre a urbanização do município. Em alguns casos, como em Bernardo (2006), a legislação, lei nº 640/1951 é o elemento chave para a discussão, porém, se restringe ao perímetro central da cidade. Já nos trabalhos de Ferreira (2007) e Leme (2009), cujos focos das pesquisas se concentram no processo de verticalização em Campinas, há uma discussão mais ampla sobre esta lei.

O Ato nº 118/1938, que aprovou o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, projeto de Prestes Maia, é um dos mais citados e analisados sob vários aspectos, principalmente em trabalhos com abordagem sobre a história do urbanismo local, pois foi de grande relevância para cidade. Em sua dissertação de mestrado, Badaró (1986) discutiu o processo de criação e implementação do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas; Krogh (2018) estudou esse processo mais a fundo em sua tese de doutorado; Rodrigues (2008) dedicou ao Plano de Melhoramentos Urbanos um capítulo do seu trabalho de doutorado. Outras pesquisas acadêmicas utilizadas como referências ao longo deste texto, apontam o Ato nº 118/1938 e sua importância para Campinas, como: Santos (2002), Guimarães (1953), Silva (1996), Silva e Matias (2017), Silva (2013), Xavier (2006).

Santos (2002), assim como Silva (2013), citam em suas pesquisas a lei nº 1184/54, que cria a Comissão de Planejamento do Município, e a lei nº 1993/59, que promulgou o novo código de obras. A dissertação de Mestrado de Bernardo (2002) foi de grande relevância para este trabalho visto que, em sua pesquisa, ela abordou o histórico das leis urbanas em Campinas entre 1772 e 2000.

Desse modo, a hipótese lançada nesta pesquisa nasce da preocupação em preencher uma lacuna que busca elucidar quais foram os fatores indutores do crescimento urbano em Campinas, o papel específico da legislação nesse processo e, no limite, em que momento se deu a gênese e consolidação de um padrão de atuação sobre o território, modelo de execução que permaneceram, com alguns reflexos dos processos, em períodos posteriores.

No contexto aqui exposto, a compreensão deste cenário se torna relevante para o entendimento dos caminhos trilhados pelo planejamento da cidade de Campinas após a década de 1970, a partir da reprodução das características desenhadas para o seu crescimento.

Para o desenvolvimento e realização desta pesquisa, analisou-se como as sucessivas promulgações de leis municipais, estaduais e federais, juntamente com os agentes locais envolvidos - gestores públicos, agentes imobiliários e a própria população – produziram um contexto favorável à expansão urbana horizontal da cidade. Observou-se, por um lado, uma coesão entre os discursos que valorizavam o crescimento em extensão, dentro de um ideário de progresso e modernização, e os investimentos em infraestrutura no território campineiro. E por outro, as contradições entre os objetivos declarados e a efetividade do controle desse crescimento pelos planos urbanísticos propostos, que resultaram na valorização da terra e segregação de áreas urbanas.

Neste sentido, foi realizado um levantamento da cronologia dos fatos históricos associados a períodos em que as diversas gestões passaram a apoiar a promulgação de leis, as quais foram utilizadas como forma de legitimar a expansão em determinados quadrantes da cidade, no período de 1930 e 1970, o qual acabou por definir o marco temporal desta pesquisa.

Como suporte para este trabalho, buscou-se elaborar uma base com mapas da cidade de Campinas do período estudado e a elaboração de novos mapas, com inserções de informações obtidas em fontes primárias. Essas fontes foram obtidas das atas da Câmara Municipal, arquivos do Museu da Imagem e do Som de Campinas e do Centro de Memória da UNICAMP, em especial, os acervos iconográficos.

A partir destas informações, foi possível constatar que a intensidade do crescimento não correspondeu à da ocupação urbana, que ocorreu em momentos distintos. Sob este aspecto, os registros fotográficos e as discussões por meio da imprensa foram essenciais para a análise da realidade vivenciada em cada década, sobretudo para o registro do entusiasmo com o desenvolvimento extensivo da cidade, difundido pelos governantes e pela mídia.

A pesquisa foi estruturada em três capítulos e respectivos subitens. No capítulo 01, procura-se discutir os fatores históricos já mencionados, em período precedente a 1950, revelando os contextos político, econômico e legislativo que restringiram o crescimento urbano de Campinas. Nele são abordados aspectos da política nacional que sancionaram novas leis e constituições, como as de 1934, 1937 e 1946, promovendo mudanças orçamentárias para os municípios. Também realizou-se uma análise da expansão da malha urbana de Campinas, a partir da cartografia dos anos de 1889, 1900, 1924, e baseando-se nos mesmos mapas observou-se os vetores de crescimento, assim como sua relação entre o interior e o litoral paulista.

O capítulo 02 se inicia com um aporte histórico centrado no recorte temporal estudado (1930-1970) e suas projeções nos períodos posteriores. Nesse período, ocorreram diversas mudanças nacionais em termos políticos, econômicos e legislativos, que implicaram diretamente em transformações nos municípios. Por conseguinte, foi realizado um estudo para compreender as leis que atuaram diretamente nas mudanças do território campineiro, promovendo o seu crescimento com características que se reiteraram ao longo dos anos.

No capítulo 03, empreendeu-se uma leitura baseada na produção de mapas, imagens aéreas, fotografias e recortes de jornais do período estudado, conforme já descrito anteriormente. Nessa leitura, buscou-se averiguar, no sentido de complementar e realizar um cruzamento com as análises anteriores, os vetores de crescimento urbano, que concentraram as áreas de maior interesse de ocupação pela iniciativa privada e os territórios de disputas de distintas classes sociais, em consonância ou não com a ação política dos governos municipais. Desse modo, foi possível determinar o momento da realização da estruturação do espaço urbano que se transformou em modelo ou padrão, conforme hipótese inicial.

A pesquisa se propôs a compreender o contexto da aprovação de leis municipais, estaduais e federais e seus efeitos sobre o território campineiro a partir da década de 1950, conforme já apontado. Para tal, foi necessário permear vários outros campos do conhecimento para além do urbanismo, entre os quais a História, o Direito, a Economia e a Geografia, de forma a possibilitar a compreensão da transformação urbana ocorrida em Campinas.

Para isso, no primeiro momento, realizou-se uma revisão bibliográfica conceitual referente à história de Campinas, contemplando os fatores indutores de crescimento urbano e declínio populacional.

a) A leitura de autores como Pupo (1983), Guazzelli (2014), Maciel (1996), Krogh (2013), Grandi (2010), Lapa (2008), Lima (2000), Ribeiro (2007), Santos (1996), Xavier (1996), auxiliaram a compreensão das transformações que ocorreram em Campinas, desde o seu crescimento como cidade, os avanços ferroviários, até as crises como a febre amarela e a quebra da bolsa de Nova York em 1929.

b) Os estudos de Badaró (1986), Carpintero (1996), Krogh (2018), Rodrigues (2008), Guimarães (1953), Santos (2002), Semeghini (1988), Bittencourt (2002), possibilitaram o entendimento das transformações que ocorreram em Campinas, baseadas no Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, ato nº 118/38, e todo o marco temporal que envolveu o desdobramento da execução deste plano.

c) Baeninger (1996), Ribeiro (2007), Semeghini (1988), Dean (1971), Cano (1981) e (1988), Müller (2004) proporcionaram a compreensão sobre questões específicas do desenvolvimento socioeconômico, como a vinda dos imigrantes e da industrialização que ocorreram em Campinas.

d) Ainda como referencial histórico, foi realizada a pesquisa sobre a legislação abrangendo as três esferas governamentais: federal, estadual e municipal. O estudo das constituições federais dos anos de 1934, 1937, 1946, 1967, 1969 permitiu nortear, juntamente com a história da política brasileira, o desdobramento legislativo estadual alinhado com a política municipal. A

legislação municipal constituiu, ao final, o marco para determinar as transformações mais significativas no território de Campinas. O embasamento teórico dos trabalhos acadêmicos e fontes bibliográficas como Rolnik (2003), Bonduki (2011), Ferrari (2016), Ferreira (2007), Leme (2009), Corralo (2006) e (2011), Baleeiro e Sobrinho (2001), Bernardo (2002), foram de grande importância para o entendimento sobre temas jurídicos, bem como o aprofundamento pontual de algumas leis específicas. Buscas *on-line* de leis e decretos foram realizadas em sites oficiais do governo Federal, como Planalto e Câmara dos Deputados, e do governo Estadual, Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo, o que permitiu o cruzamento dos dados.

e) No site da Câmara dos Deputados foi possível obter legislações desde o período do império, 1808-1889, e do período republicano até os dias atuais, 1889-2000, em *links* próprios ou com uma pesquisa simplificada, por meio de *palavras-chave*. Na página da Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo foi possível pesquisar sobre as leis estaduais através do campo legislação. Estão disponíveis leis, decretos, emendas, resoluções e constituições desde o ano de 1835. O levantamento legislativo municipal ocorreu na biblioteca jurídica da Câmara Municipal de Campinas permitindo o contato com toda a legislação histórica da cidade desde 1930 até 1970.

Foi realizado o aprofundamento da leitura de todos os ofícios sobre a formação das leis da década de 1950. Esses documentos se referiam à abertura de loteamentos e arruamentos, o quais se tornaram informação básica para a organização da cidade de Campinas. Nesse momento, não são identificados nomes de bairros e sim as denominações de Unidades Territoriais Básicas (UTB). Esse material foi essencial para a elaboração do mapa do crescimento urbano de Campinas no período estudado.

f) A compreensão dos acontecimentos políticos nacionais, juntamente com o viés econômico, corroborou para a ampliação do olhar para detalhes técnicos ocorridos no período estudado, elucidando os fatores determinantes para a autonomia municipal a partir de 1946. Autores como Fausto (1976), Decca (1981), Dean (1971), Skidmore (1985), Silva (1984), Leme (2019), Feldman (2021) foram elementares para a compreensão de temas políticos nacionais. Outros como Cano (1988) e (2011), Oliveira (1983), Prado Jr. (1994), Singer

(1990), Saretta (1995), Kingston (1959), Zimmermann (1987), Magalhães (2019) contribuíram no mesmo nível para a compreensão dos aspectos econômicos analisados.

A pesquisa contemplou assuntos relacionados à geografia urbana e ao urbanismo a partir de fontes primárias, resultando na elaboração de mapas e levantamentos aéreos, assim como fontes secundárias com a leitura de autores e pesquisadores como Leme (1999), Villaça (2001) e (2012), Scherer (1982), Meyer (2004), Santos (2009) Santos (1980), Deák e Schiffer (2015), Reis (2006), Corrêa (1999), Souza (1993).

g) Para a elaboração dos mapas foi de grande valia a obtenção da base cartográfica em diferentes fontes, como o Centro de Memória da Unicamp (CMU), o Museu da Cidade, a Prefeitura de Campinas, o Museu da Imigração e o Arquivo Público de São Paulo. Com as bases cartográficas foi possível unir as informações das leis e decretos de arruamentos e loteamentos, de modo a configurar o crescimento urbano de Campinas a partir da década de 1950. Complementando as informações exploradas nos mapas, buscou-se ainda, na Secretaria de Planejamento Urbano da Prefeitura de Campinas, imagens aéreas de várias locais do município nos anos de 1959, 1960, 1962 e 1972.

h) O levantamento iconográfico foi obtido no Museu de Imagem e Som de Campinas (MIS) a partir do acervo de dois fotógrafos que trabalharam na Prefeitura de Campinas na década de 1950 registrando o andamento de obras, instalações de infraestrutura urbana, inaugurações e registros sociais. O acervo iconográfico utilizado foi dos fotógrafos Gilberto de Biasi, já falecido, e de Henrique de Oliveira Jr. Ambos os profissionais tiveram sua carreira consolidada em Campinas; Gilberto de Biasi prestou serviços para a Prefeitura entre os anos de 1953 e 1957, além de fotografar para jornais como o Diário do Povo, Correio Popular, Gazeta e Estado de São Paulo. Henrique de Oliveira Jr. completou 100 anos de vida em 2020, e teve uma carreira voltada à fotografia e à realização de filmes de curtas e médias metragens, produzindo mais de 80 filmes, muitos deles premiados no Brasil e no exterior. Trabalhou na década de 1940 e 1950 na Secretária de Cultura da prefeitura de Campinas, realizando o registro fotográfico de toda a evolução da cidade nesse período.

i) Os arquivos da hemeroteca da biblioteca pública municipal “Professor Ernesto Manoel Zink” forneceram reportagens jornalísticas com o enfoque em acontecimentos urbanos do período estudado. Esse material complementou as informações já obtidas nas leis, apresentando a realidade vivenciada pela população durante e após as intervenções resultantes de sua vigência.

PROTOCOLO DE PESQUISA

Com a finalidade de organizar os materiais coletados, estudar e compreender as informações obtidas, de modo a proporcionar a visão geral da pesquisa, destacam-se os principais elementos norteadores e seus procedimentos:

Tema	A legislação e seus efeitos na expansão territorial de Campinas
Título	Urbanização de Campinas: legislação e expansão territorial (1930-1970)
Pressuposto	<p>A história da cidade de Campinas e sua urbanização é objeto de pesquisa de diversos trabalhos acadêmicos, permeando uma escala temporal que varia de temas históricos aos contemporâneos.</p> <p>O processo de expansão urbana de Campinas passou por diversos momentos de crise e ascensão ao longo de sua formação até se consolidar como um município.</p> <p>A sua localização geográfica definiu um eixo de ligação entre interior e o litoral paulista, proporcionando um foco de atenção à região por parte dos empreendedores agrícolas e industriais.</p> <p>Tanto as dificuldades quanto as facilidades de crescimento urbano foram permeados por fatores políticos, econômicos e sociais. Caminhando por um ideal urbano de modernização, Campinas recebe Prestes Maia para a elaboração do Plano de Melhoramentos Urbanos.</p> <p>Para concretizar a proposta urbana de Prestes Maia a administração municipal desenvolveu novas legislações para direcionar o zoneamento, uso do solo, gabarito de altura, demolições necessárias para formação de novas avenidas, dentre outros direcionamentos, conforme as recomendações projetuais.</p> <p>O processo de expansão urbana de Campinas entre as décadas de 1930 e 1970 está relacionado ao sancionamento e criação de leis, municipais, estaduais e federais que geraram uma transformação no território.</p> <p>Os acontecimentos históricos, políticos, econômicos e sociais, juntamente com um levantamento da trajetória da legislação urbana, permitiram delinear o momento em que se iniciou o crescimento da cidade de Campinas.</p> <p>A relevância dada ao centro da cidade através da execução do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas proporcionou mudanças que repercutem até os dias atuais. Em contrapartida, estímulos proporcionados pela legislação para abertura não controlada de loteamentos resultaram em uma ocupação fragmentada com grandes disparidades sociais em regiões periféricas.</p>

Objetivo	O objetivo da pesquisa é analisar como as leis municipais, estaduais e federais, juntamente com outros agentes envolvidos - gestores públicos, agentes imobiliários, a própria população – produziram um contexto favorável à expansão urbana horizontal da cidade.
Objetivos específicos	<ul style="list-style-type: none"> • Apreender os dados históricos em várias instâncias administrativas; • Analisar a cronologia de leis e decretos municipais relacionados à expansão urbana; • Compreender a atuação do poder público e do setor privado como agentes do processo; • Mapear e contextualizar a formação das áreas periféricas a partir da expansão do perímetro urbano, através dos anos no período em estudo; • Discutir os desdobramentos que levaram à definição de um modelo urbanístico e uma forma de operar sobre a cidade, a partir de empreendimentos privados e investimentos públicos na urbanização.
Problema de pesquisa	Qual foi a relação entre a legislação urbana e a expansão territorial em Campinas?
Hipóteses	A de que as sucessivas legislações urbanas aprovadas foram os principais fatores indutores do crescimento urbano em Campinas, no período de 1950 a 1970, quando a cidade tornou-se polo de desenvolvimento industrial do interior paulista. Entende-se a legislação não um instrumento neutro, mas uma ferramenta que é produto das relações sociais no processo de intervenção sobre o território. Defende-se que houve a produção de um modelo de operar com a cidade a partir da indução à urbanização de áreas periféricas, fator determinante para o seu desenvolvimento após a década de 1970.
Tese	Analisaram-se os fatos históricos, as questões econômicas e políticas ocorridas no Brasil, e em Campinas, no período entre 1930 e 1970. Aprofundaram-se os estudos a partir da década de 1950, pesquisando as legislações específicas desse período que tiveram grande repercussão na expansão do território campineiro, reproduzindo esse modelo de crescimento nos anos subsequentes. As leis investigadas nesta pesquisa evidenciaram que, na sua grande maioria, não foram feitas para atender as demandas sociais e nem habitacionais. Sua aplicação serviu para reforçar as decisões políticos- administrativas dos agentes municipais em consonância com os interesses de outros agentes e grupos econômicos específicos envolvidos. A legislação mostrou-se um elemento indutor importante em consonância com a ação de agentes públicos em favor de interesses privados. Ao averiguar a história de cada uma das leis estudadas, em todo o seu percurso até a sua aprovação, revelaram-se suas projeções sobre o território. Ao aprofundar o estudo de como a legislação urbana induziu e perpetuou o modelo de urbanização até os dias atuais, a tese trouxe à luz a verdadeira finalidade da lei.



CAPÍTULO 01

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Fotografia de um momento de lazer na Lagoa do Taquaral

Fonte - Acervo do Museu de Imagem e Som,
Autor: Henrique de Oliveira Jr. Data:
Aproximadamente 1962 e 1953.

Educação e Justiça

Parque Central e Centro Cívico

Temos procurado evidenciar, por estas colunas, a necessidade e a conveniência de se organizar, em tôdas as cidades brasileiras campanha de educação urbanística, visando mostrar ao povo o que é, na realidade, o Urbanismo.

É, geralmente, falho, impreciso e inexato o conceito popular sôbre o Urbanismo.

Grande maioria das pessoas acredita que o Urbanismo é algo que se confunde com a “engenharia municipal”, isto é, a simples abertura, remodelação ou reforma de ruas, praças e jardins.

Urbanismo, em seu mais alto sentido, significa muito mais do que simples operações de estética urbana. Assim é que o Plano de Urbanismo deve abranger não só a zona central das cidades como os bairros, os subúrbios e a zona rural, procurando equacionar e solucionar os seus múltiplos e complexos problemas de forma a dar-lhes solução o quanto possível perfeita e favorável aos interesses básicos da população.

Dessa forma, um Plano de Urbanismo completo deve prever, entre outras, a solução dos problemas referentes ao abastecimento, ao transporte, ao tráfego, à higiene, à saúde, à educação, à cultura e ao conforto geral da população urbana.

Não há dúvida, porém, que os problemas de estéticas urbana e de descongestionamento do tráfego são básicos em qualquer plano urbanístico.

Não é incrível que se gastem milhões na execução de um plano urbanístico e se apresentem, finda a sua execução, praças sem beleza, ruas mal traçadas, avenidas tortuosas, irregulares, baldas de efeitos decorativos.

O urbanismo deve ter senso prático, procurar soluções o quanto possível econômicas, mas, deve, também, ter alma de artista, de amante do belo, de esteta, de vidente do futuro.

Fora daí, será um frio calculista não pode evidentemente – se tiver apenas essa capacidade – sentir os problemas urbanos em sua infinita e humaníssima complexidade.

Dêsse modo, em nossa opinião de entusiasta do urbanismo, os planos de urbanismo - sempre que possível – devem aos pardas soluções de ordem exclusivamente prática e econômica procurar soluções que, aliando o sentido prático, econômico e funcional do plano, se inspirem em motivos de ordem histórica e estética, isto é, nos imponderáveis, porém, respeitabilíssimos motivos de ordem puramente humana, pois, sem isso as cidades perderiam o principal - a sua alma, a sua tradição, a sua “beleza humana”...

Campinas, felizmente, no setor urbanístico, está de parabéns: o atual plano de Melhoramentos Urbanos, calcado em suas linhas gerais no antigo Plano de Prestes Maia, organizado pelos técnicos da D. O. V. da Prefeitura é praticamente um Plano de Urbanismo completo, pois, abrange a parte central da cidade, os distritos, os seus bairros e prevê a constituição de parques rurais e a execução de um interessante plano rodoviário.

Entretanto, pensamos que sem quebra de sua integridade, referido Plano de Melhoramentos Urbanos poderá, eventualmente, ser ampliado em alguns pontos quando isso se tornar praticável, oportuno e conveniente.

Mas êsse será o assunto da segunda parte dêste artigo.

Até amanhã, pois, amigo leitor.

Ruyrillo de Magalhães
Jornal Diário do Povo
28/02/1952

1.1. ANTECEDENTES HISTÓRICOS: LEGISLAÇÃO EM CAMPINAS ATÉ 1950

Em 1854, Campinas tinha uma população de 14 mil habitantes e, nesse período, o café começou a se destacar como principal produto de exportação. A cidade produzia 491.397 arrobas de café, conforme nos aponta Carpintero (1996, *apud* MILLIET, 1946). A abundância financeira oriunda do sistema agrário exportador tornou-se chamariz para que as indústrias se instalassem na cidade. Esse processo de expansão promoveu Campinas a um importante centro urbano. A falta de mão de obra proporcionou uma crise que impediria o crescimento da produção industrial e cafeeira, fato este que não chegou a se concretizar, devido à solução inovadora para época que consistia em trabalho assalariado e livre (CARPINTERO, 1996; FERREIRA, 2005; ARGOLLO, 2015).

Desse modo, a cidade teve um crescimento da população em razão da imigração europeia, já que devido a boa aceitação do café no mercado, era preciso mão de obra para atender essas demandas. Esse crescimento demográfico repercutiu na formação de vários bairros. Segundo Badaró (1986), no centro de Campinas, consolidaram-se: o bairro Santa Cruz, na saída para Mogi; o bairro Ponte Preta (Fundão), na saída para São Paulo; Valinhos e Bonfim, na saída para Rebouças; vila Americana, na saída para Limeira Na planta de 1878, observa-se a malha urbana aproximando-se da linha férrea que determina o fim da cidade localizando, para além dos trilhos, o cemitério da cidade. Toda a indicação de crescimento da cidade ocorre com as extensões de ruas à leste, com a rua de São Carlos, atual avenida Dr. Moraes Salles; ao norte, com as ruas do comércio, atual Dr. Quirino e rua Luzitana, que permanece com mesmo nome; e, à oeste, com as ruas Saldanha Marinho e Alegre, que atualmente chama é denominada avenida Senador Saraiva. Apesar de as ruas destacadas, pela sua projeção além da malha urbana, o seu crescimento e desenvolvimento urbano se mantiveram na região que ainda é pertencente ao centro, não se estendendo como meio de ligação de zonas distantes ao centro da cidade.

Em 1878, havia 33 mil habitantes em Campinas e 14.202 moravam na zona urbana. Os limites da cidade passaram a ser identificados, uma vez que a

prefeitura aplicava o imposto predial e registravam suas extensões. (BADARÓ, 1986). Segundo Lapa (2008), era possível, grosso modo, identificar os limites da cidade:

...os limites da cidade marcado à volta de grande área, ainda de povoado rarefeito, que é confinada pelas atuais av. Andrade Neves (numa extensão de poucos quarteirões além da Estação da Fepasa em direção ao atual Castelo), rua Marechal Deodoro (antiga travessa do Picador e rua do Imperador), com alguma ligação com a rua Major Solon, aproximando-se da atual av. Anchieta e estendendo-se para a Irmã Serafina até a Morais Sales e desta até o leito da Ferrovia Paulista, de um lado (a oeste) e de outro seguindo pela rua Uruguaiana, vencendo espaços não arruados até alcançar a atual rua Dr. Quirino (antiga rua de São Pedro), no extremo leste da cidade. (LAPA, 2008, p. 48)

Iniciada a instalação da estrada de ferro em Campinas, seus trabalhadores passaram a morar atrás da linha férrea. Em função disso, surge a Vila Industrial, localizada na saída para Itu. Esse novo bairro reforça o perfil social de moradia de baixa renda, em terrenos mais baratos fora das proximidades do centro da cidade. Em 1875, a estrada de ferro em Campinas se estendeu até Santa Bárbara e, no ano seguinte, até Limeira e Rio Claro. A Linha férrea da Companhia Paulista avança para Araras e Leme (1877), Pirassununga e Porto Ferreira (1878) e, por fim, Descalvado (1881). Unindo-se à Companhia Paulista, outras companhias ferroviárias inauguraram suas linhas em Campinas com sentido ao interior paulista. A estrada de ferro Mogiana teve suas obras finalizadas em 1875 e criou um percurso entre Campinas e Mogi-Mirim. Somam-se posteriormente a elas, as estradas de ferro Funilense, em 1890, e a Companhia Férrea Sorocabana, em 1902 (GUAZZELLI, 2014; LAPA, 2008).

A articulação das ferrovias resultou em uma rede urbana fortemente estruturada, que além de desenvolver a própria cidade, provocou uma grande mobilidade de pessoas, comercialização do café e a diversidade de investimentos de capitais. Com o epicentro ferroviário passando pela cidade de São Paulo e o núcleo irradiador ocorrendo na cidade de Campinas, a rede ferroviária paulista se consolidou em todo o estado e ultrapassou os limites paulistas caminhando sentido Minas Gerais e Mato Grosso. (GRANDI, 2010)

A ferrovia conectou e originou também os primeiros povoados em áreas rurais, que viriam a se tornar distritos e depois cidades. Em Campinas,

juntamente com a entrada de imigrantes europeus, a ferrovia proporcionou a formação de pequenos povoados em áreas afastadas do centro urbano, localizados nas paradas das estações. Os pequenos aglomerados urbanos em Campinas, Rebouças (Sumaré), José Paulino (Paulínia), Valinhos e Cosmópolis estão localizados no mapa das ferrovias de Campinas de 1929 (Figura 01).

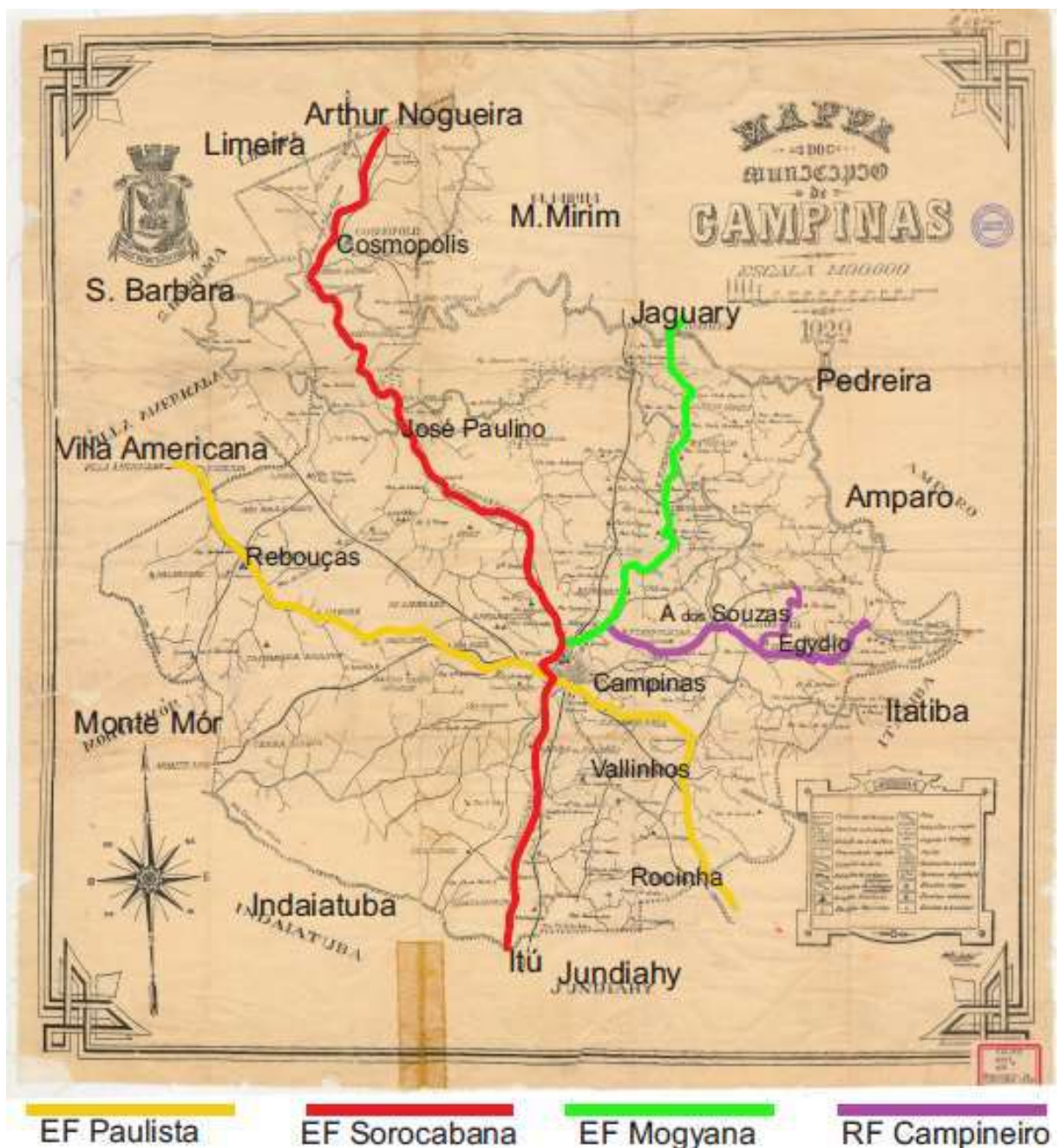


Figura 1: Mapa de Campinas em 1878, destacando a ferrovia e os sentidos de seus percursos para outras cidades ligando localidades que ainda faziam parte da cidade.

Fonte: Intervenção da autora sobre mapa obtido no Museu da Cidade de Campinas.

Cosmópolis surgiu com a criação da Funilense, em 1890, estrada de ferro que liga a região do Funil, que chegava ao centro de Campinas para escoamento da produção agrícola e transporte dos colonos. A linha férrea da Funilense ligava as cidades de Campinas, Paulínia, Cosmópolis, Artur Nogueira, Engenheiro Coelho e Conchal. Acredita-se que esse nome, Funilense, tenha relação com seu território que faz parte de uma queda d'água em forma de funil, no rio Jaguari, ou pela presença de um alambique antigo que tinha forma de funil e fornecia aguardente para os viajantes da região (EVANGELISTA, SCHICCHI, 2017). Rebouças, em 1916, possuía um pequeno povoado que não ultrapassava 500 moradores, local de passagem para mascates em direção às cidades como Santa Bárbara e Monte Mor.

Com o prolongamento da ferrovia Campinas – Rio Claro, foi construído um pequeno prédio para a estação, e o povoado cresceu lentamente, formando o distrito de Rebouças de Campinas, local este que originaria a cidade de Sumaré (OLIVEIRA, 2008). O mesmo ocorreu com Valinhos, em 1872, quando surgem algumas casas de pau-a-pique em volta da pequena estação de trem, que improvisavam pequenos botequins e vendas para atender os tropeiros e viajantes. Valinhos tem uma relação muito marcante com a agricultura, região com fazendas produtoras de cana-de-açúcar, substituída pelo café, e, com a chegada dos imigrantes, inicia-se uma diversificação na produção agrícola, com a produção de cereais, milho, arroz e feijão, algodão e frutas como laranja, uva e figo. Com a quebra da bolsa de Nova York, em 1929, há uma redução da produção de café e aumento das plantações frutíferas. Em 1938, com a chegada do padre Bruno Nardini, a produção de figo aumentou, tendo sido o próprio vigário quem incentivou e fez a campanha para a realização da Festa do Figo, realizada na paróquia de São Sebastião (SPADACCIA, 1988).

Após a chegada dos imigrantes no porto de Santos, estes eram encaminhados para a Hospedaria dos Imigrantes, permanecendo por uma semana no aguardo de que algum fazendeiro viesse para contratá-los para trabalhar em suas fazendas. Dessa forma, iniciou-se a cidade de Paulínia, com a vinda de imigrantes italianos para trabalhar na fazenda São Bento, em 1885, que pertencia ao comendador Francisco de Paula Camargo.

Até 1903, a população se concentrava na fazenda do comendador e, a partir desta data, finalizou-se a capela de São Bento e iniciou-se ao seu redor um pequeno vilarejo que se tornou o bairro de São Bento. Em 1892, a pedido de vários fazendeiros desta região, a ferrovia chegou nesta proximidade auxiliando o aumento da produção agrícola e fundando-se a Companhia Carril Agrícola Funilense. A estrada de ferro (figura 01) passou a funcionar em 1897, transitando entre as fazendas e a capela São Bento. A estação José Paulino foi inaugurada em 1899 e se localiza a 200 metros da capela São Bento (MÜLLER; MAZIERO, 2006).

No estado de São Paulo, a entrada de imigrantes passou a ser constante e gradual a partir de 1874, tendo como destino o trabalho nas fazendas de café. Entre 1874 e 1880, cerca de 6 mil imigrantes chegaram a São Paulo; de 1880 até 1886, esse número foi ainda maior, com a entrada de 36 mil pessoas. A partir de 1886, os fazendeiros do oeste, juntamente com o governo provincial, criaram a Sociedade Promotora da Imigração, atraindo um número admirável de imigrantes para o estado de São Paulo. Em 1887, entraram 32 mil imigrantes; em 1888, 92 mil; e de 1888 a 1900, mais de 800 mil. (SEMEGHINI, 1988).

Na planta de 1900 (figura 03), é possível ver o crescimento da malha urbana de Campinas em comparação com a área urbana de 1878 região hachurada de *vermelho* (figura 02). Sua expansão ocorreu por todas as direções, extrapolando os limites da linha férrea, iniciando novos eixos de crescimento. A rua de São Carlos, atual av. Dr. Moraes Salles, (figura 02), manteve-se com o mesmo sentido de crescimento cujo percurso possibilitava chegar ao arraial de Souza. Abaixo da linha férrea da Companhia Paulista, hoje estação Fepasa, concentraram-se diversos edifícios institucionais, cuja localização central era indesejada. Encontram-se, além do cemitério, já existente em 1878, hospitais como os Lazarete dos Variolosos e Lazarete dos Morpheticos, o matadouro, e o cortume, registrando o início de uma segregação social, onde se localizavam os bairros populares, villa Industrial e o bairro da Ponte Preta. A rua Francisco Theodoro, paralela à linha férrea, ainda se encontra com o mesmo nome e, ao seu final, tornava-se estrada pública para São Paulo, sendo hoje esse mesmo percurso denominado avenida Washington Luiz. Essa é uma importante avenida que permite acesso até o parque Jambreiro, limítrofe à rodovia Anhanguera.

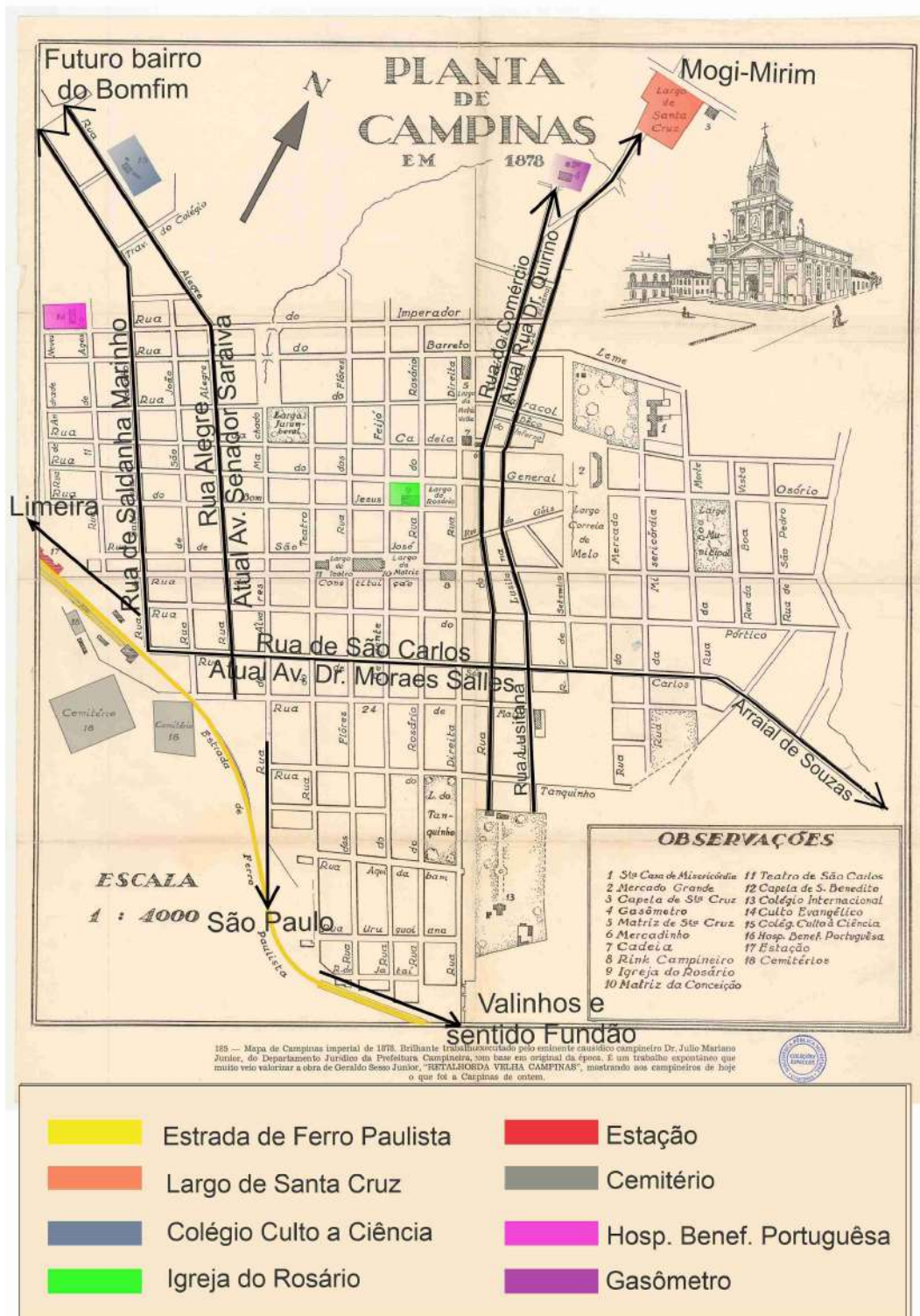


Figura 2: Planta de Campinas em 1878 destacando a ferrovia e os sentidos para outras cidades

Fonte: Intervenção da autora sobre mapa obtido no Museu da Cidade de Campinas.

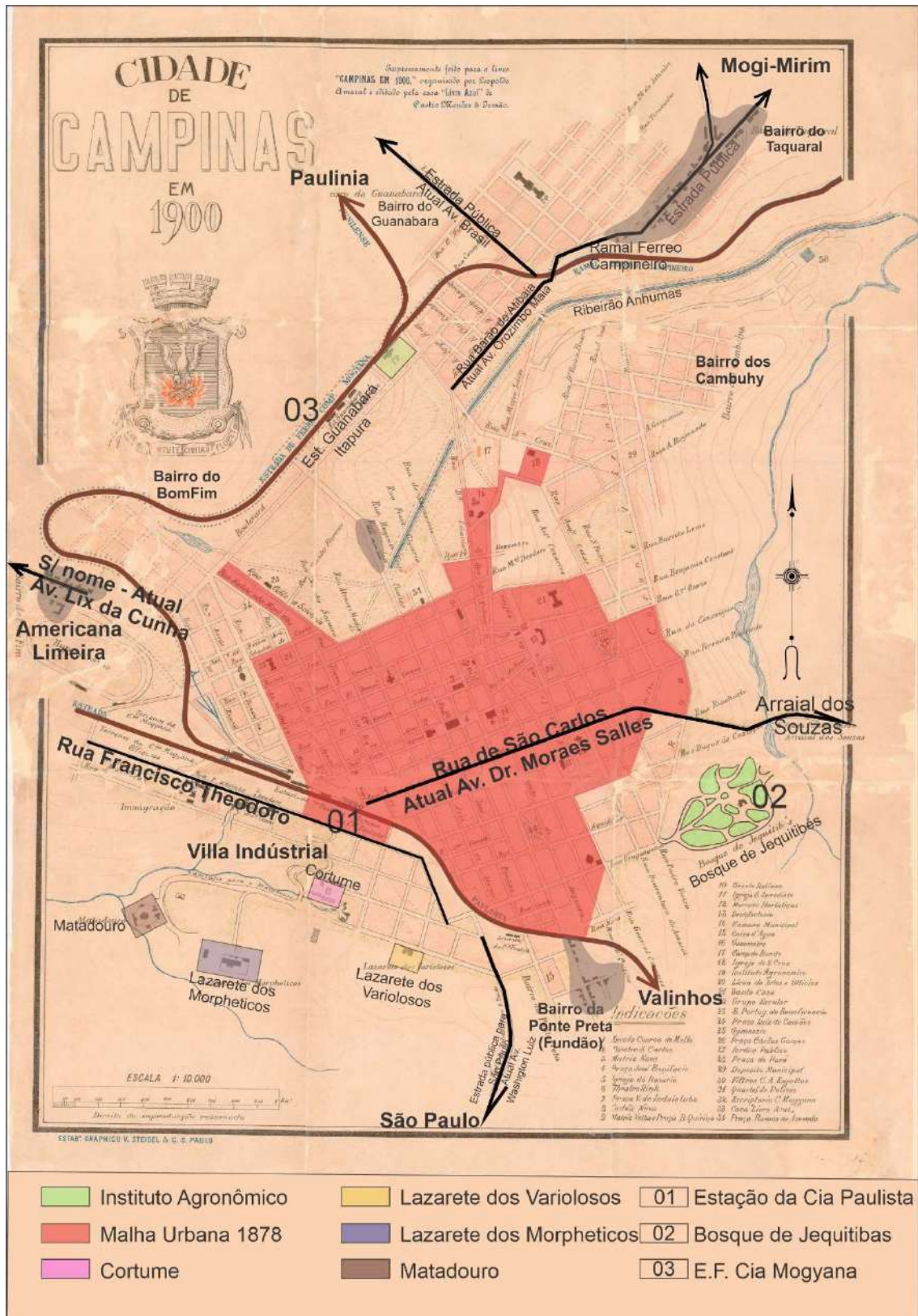


Figura 3: Planta da cidade de Campinas em 1900 destacando a evolução do crescimento
 Fonte: Intervenção da autora sobre mapa obtido no Museu da Cidade de Campinas.

Em 1892, a pedido de vários fazendeiros desta região, a ferrovia chegou nesta proximidade auxiliando o aumento da produção agrícola e fundando-se a Companhia Carril Agrícola Funilense. A estrada de ferro (figura 01) passou a funcionar em 1897, transitando entre as fazendas e a capela São Bento. A estação José Paulino foi inaugurada em 1899 e se localiza a 200 metros da capela São Bento (MÜLLER; MAZIERO, 2006).

Observa-se no lado oposto da figura 02, que se registram dois eixos de crescimentos que se destacam: o primeiro, paralelo no seu início ao ribeirão Anhumas, que segue sentido ao bairro do Taquaral, ainda com poucas casas (em 1900, tratava-se da Barão de Atibaia, que viria a transformar-se na importante avenida Orozimbo Maia). O outro eixo, é um percurso que se destaca na parte norte do mapa, é a estrada pública próxima da área onde se formaria o bairro do Guanabara. Essa estrada se tornou a Avenida Brasil, eixo de ligação com diversos bairros importantes de Campinas, atingindo até as cidades de Paulínia e Sumaré.

O caminho Campinas - São Paulo - Santos proporcionou o percurso cafeeiro no estado de São Paulo, englobando a plantação e produção do café, e a exportação e criação de tecnologia. Os fatores político, cultural e socioeconômico eram polarizados pela cidade de São Paulo, e toda exportação se concentrou no porto de Santos. Com o início da industrialização em Campinas, iniciou-se um sofisticado complexo de ciência e tecnologia para apoiar o curso tecnológico e a criação de uma máquina para preparação do café, no final do século XIX.

O centro da cidade de Campinas tornou-se muito valorizado, as novas indústrias e os seus operários buscaram terrenos e aluguéis longe do centro, com custos mais baixos. Diversas indústrias de serviços se instalaram em Campinas, como por exemplo do setor alimentício - com fábricas de massas e cerveja; do setor têxtil e artigos de couro; e ainda áreas de fabricação de sabão, serralherias de grandes dimensões para manutenção e conserto de máquinas agrícolas, dentre muitos outros. Com todo esse desenvolvimento, outros setores tornaram-se necessários, como por exemplo a inauguração de diversos bancos, já que o movimento financeiro entre o interior paulista e o porto de Santos passava por Campinas. Ainda dentro desse quadro, houve a necessidade de

construir mais hospitais, casas de saúde, escolas, cemitérios, dentre outras instituições (BADARÓ, 1986). Nesse momento, iniciou-se um processo de metropolização centrado na capital paulista ao longo do eixo Campinas a São Paulo e a Santos. Foi este percurso que o café seguiu antes de ser embarcado para os Estados Unidos ou Europa. (ARGOLLO, 2015).

Aos olhos do capital privado, as ferrovias eram um transporte rápido, eficiente, seguro e barato, além de muito lucrativo. O governo federal garantiu aos investidores 7% de juros e o privilégio de zona para exploração. Essa garantia está descrita no decreto nº 641 de 1852, onde o governo autorizou a construção total ou parcial da linha férrea entre Minas Gerais e São Paulo da maneira mais conveniente, determinada pela própria Companhia Paulista. Essa legislação permitia, se assim desejassem, destruir outras construções que estivessem no caminho, além da concessão de terrenos devolutos e nacionais. Não obstante, o uso de madeira e outros materiais que estivessem no trajeto eram de usufruto das companhias para a construção da linha férrea, incluindo outros benefícios como a isenção de impostos e o privilégio do domínio. Neste viés, dentro de uma área de cinco léguas, nenhuma outra companhia poderia construir ou usufruir dessa região. Essa relação entre o governo e o capital privado resultou, no estado de São Paulo, até 1910, em dezoito linhas férreas, cuja administração ocorreu pelo capital privado e somente duas linhas eram comandadas pelo governo federal (CARVALHO, 1991).

A ferrovia proporcionou um adensamento urbano repentino, gerando grandes problemas sanitários que passaram a assolar as cidades paulistas. De fato, houve um elevado número de imigrantes entrando no Brasil depois de longas viagens que, até chegarem ao seu destino, dormiam em quartos coletivos muito mal acomodados. Todo esse processo proporcionava a transmissão de doenças contagiosas, agravadas pela falta de saneamento nos ambientes das hospedagens até 1890, contribuindo para o aumento da eclosão de epidemias. Como exemplo deste processo, ocorreu na cidade de Santos, em 1892, uma epidemia de febre amarela e o mesmo fato veio a acontecer em outras cidades do interior de São Paulo (BONDUKI, 2011).

A reordenação do espaço urbano e o saneamento visando a uma “higienização” da cidade para o bem-estar da população estavam também

relacionados à imagem da cidade. O processo de embelezamento, principalmente nos locais críticos como lixões e os charcos, proporcionava o enobrecimento com a execução de jardins (LIMA, 2000). A cidade de Campinas, até 1888, crescia rapidamente em extensão e população. Ressalta-se aqui o fato de nesta data ocorrer a libertação dos escravos, quando Campinas possuía 60% de sua população cativa. E, muito mais que a quantidade de negros morando e trabalhando em Campinas, tinha-se ciência, em todo o estado de São Paulo, da severidade como eram tratados. Em outras regiões paulistas usava-se dessa informação - o trato rígido com escravos - como modo de ameaçá-los por mau comportamento, sugerindo que a desobediência seria punida com a sua venda para fazendas campineiras. (GHIRELLO, 2018; MARTINS, 2016).

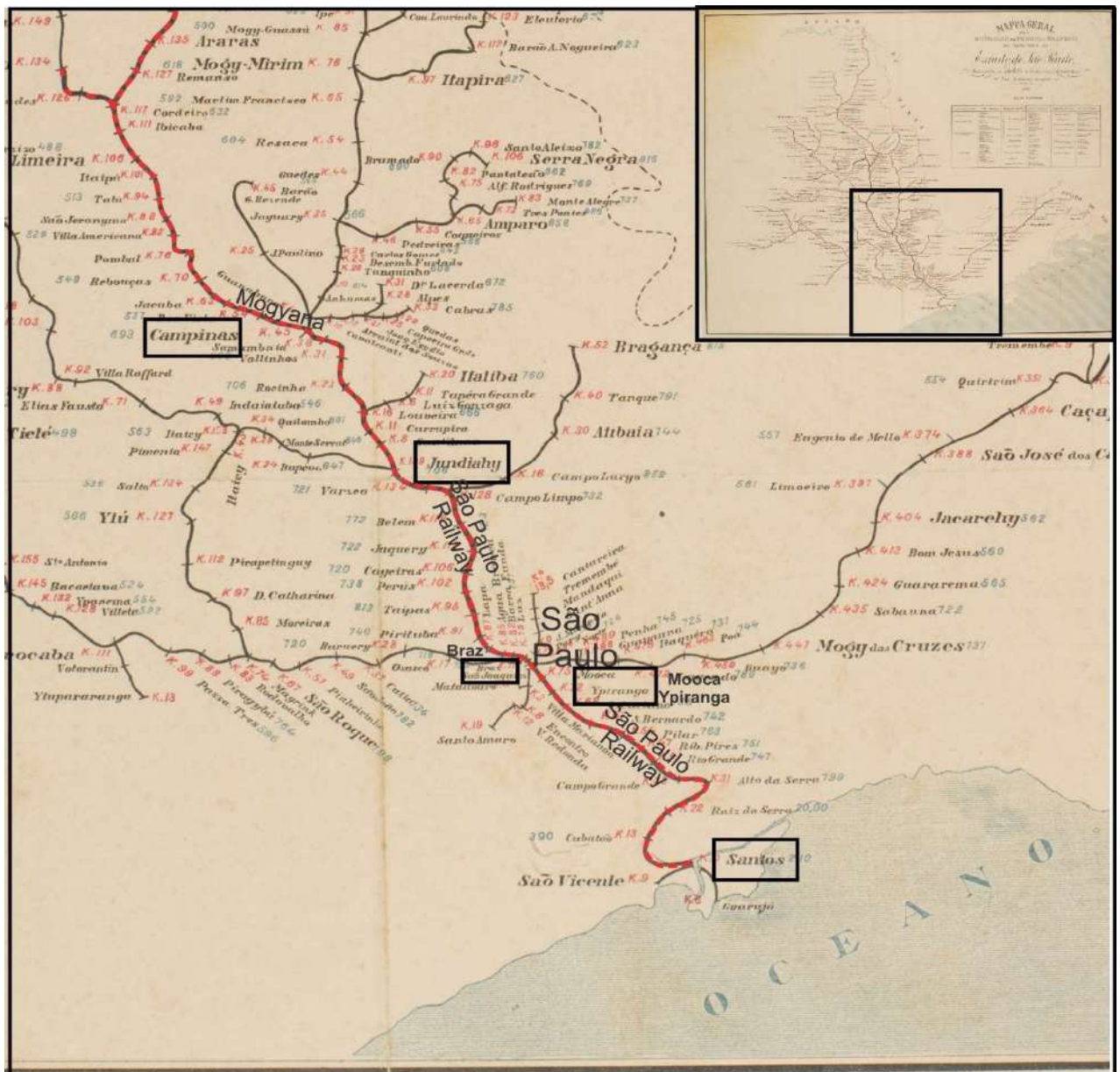


Figura 4: Mapa de localização das cidades de Campinas, São Paulo e Santos, por meio da ferrovia, 1904. Fonte: Museu Paulista USP, alterado pela autora.

Por ser em maior número, os negros haviam constituído uma rede de solidariedade entre os cativos e libertos, relação esta vista como uma ameaça constante. Essa rede de relações permaneceu mesmo após 1888; com dificuldade de conseguir propriedades, os negros se uniam em comunidades rurais, reconstruindo uma coletividade familiar. Os libertos que escolhiam viver na cidade moravam em cortiços e nas periferias. (GHIRELLO, 2018; MARTINS, 2016). A infraestrutura básica de saneamento não acompanhava todo esse

crescimento urbano. As instalações de água ainda não estavam concluídas, não havia esgoto e a cidade era envolvida por brejos e córregos (BADARÓ, 1986).

Interrompendo a fase de prosperidade de Campinas em 1889, o município passou pela primeira crise urbana com graves efeitos econômicos e sociais, devido a uma epidemia de febre amarela. Esta doença causou um esvaziamento da população campineira, com grande êxodo, diminuição do fluxo migratório e alta mortalidade, deixando caóticos os serviços públicos e privados. Os fazendeiros mudaram-se para São Paulo, Araraquara, São Carlos, Jaboticabal, cidades em processo de industrialização, e a maioria não voltou mais para Campinas, ou retornou para sua propriedade rural, longe dos doentes e da epidemia. Os mais pobres se refugiaram em casas de parentes que moravam em outras cidades, abandonando suas casas com seus pertences. O medo de contrair a doença era tanto que os trens tinham receio de ficar muito tempo parados nas estações de Campinas (SANTOS FILHO; NOVAES, 1996; BADARÓ, 1986).

As más condições sanitárias e a febre amarela constituíram um entrave às correntes migratórias, a má fama da salubridade das cidades paulistas, como Campinas e Santos, criavam obstáculos para a permissão de entrada de imigrantes. Isso gerou uma disputa de outros países com o Brasil, no propósito de obter mão de obra trabalhadora. O saneamento das cidades paulistas era imprescindível para uma boa propaganda externa, e para a continuidade da chegada de imigrantes no Brasil e sua fixação em municípios carentes de mão de obra para a lavoura e indústrias. (MARTINS, 2010)

No primeiro momento, se ignorava que o transmissor da doença era o mosquito *aedes aegypti* e o governo tentava combater a doença queimando ervas aromáticas nas esquinas para melhorar o mau-cheiro (LAPA, 2008). Outras soluções mais eficazes foram realizadas, como: o aterro dos pântanos; a eliminação das fossas negras; a canalização dos córregos; a desinfestação de espaços públicos e privados. Foram essas soluções de saneamento que resgataram a imagem de desenvolvimento de Campinas. Todo esse trabalho de higienização da cidade de Campinas foi chefiado pelo inspetor sanitário Emílio Ribas (LAPA, 2008).

Emílio Ribas modificou a cidade e transformou a paisagem urbana de Campinas até ao final do século XIX. Sua proposta foi, além da canalização dos córregos, a drenagem dos pântanos e áreas alagadiças. Por sua orientação, foram realizadas diversas ações benéficas como a pavimentação das calçadas, arborização nos percursos e a coleta sistemática do lixo (LAPA, 2008). Não há relatos da febre amarela em Rebouças (Sumaré), Valinhos, José Paulino (Paulínia), (Cosmópolis) e Souzas. É importante observar que toda a literatura aborda apenas o que ocorreu no centro urbano de Campinas, sem registro referente a outras localidades da região.

Em 1894, o governo do Estado de São Paulo colocou em vigor o decreto estadual nº 233, que estabeleceu o Código Sanitário. Este, por sua vez, determinou que as habitações coletivas, as casas para operários e as habitações das classes pobres deveriam ser construídas fora dos aglomerados urbanos (Decreto nº 233, de 2 de março de 1894).

Ao erradicar a doença, em 1900, era preciso atrair a confiança das pessoas e dos empresários novamente, para garantir o crescimento econômico e a volta da mão de obra trabalhadora. Até 1910, Campinas ainda não havia restabelecido seu crescimento, o comércio caminhava a passos lentos, não apresentando a mesma vitalidade de antes da peste. Na década seguinte, o comércio ainda continuava estagnado e só conseguiu sobreviver às custas do sistema de crédito, implantado em 1911 (BADARÓ, 1986; CARVALHO, 1991). Para atrair novamente as indústrias na cidade, o vereador Álvaro Ribeiro assinou, em 1920, a resolução nº 606, dando isenções tributárias por dez anos, de modo a estimular a vinda de fábricas de tecidos elásticos para Campinas. O mesmo projeto de lei isentava a aplicação de impostos federais e estaduais, além de abonar a cobrança de água e esgoto pelos dez anos seguintes. A isenção tributária para fábricas de tecidos elásticos ocorreu por ser um ramo industrial que empregava um número elevado de funcionários, promovendo o progresso da cidade (projeto da resolução nº 606 de 1920). Outros fatores que também contribuíram para a vinda de novos empreendimentos industriais foram a proximidade com São Paulo, juntamente com o entroncamento ferroviário, o que viabilizava o acesso entre as cidades do interior paulista até o porto de Santos; e a energia elétrica implantada em Campinas a partir de 1905 foi a motriz

propulsora do processo de industrialização. Adicionados a esses benefícios, estavam os incentivos do município, que oferecia isenção de impostos na compra de terrenos para instalação industrial e, ainda, a admissão de salários mais baixos que os praticados em outras cidades (BADARÓ,1986).

Paralelamente, Campinas continuava a investir em obras de pavimentação viária, aterros, corrigindo depressões, dentre outras obras, mostrando, assim, as qualidades de se viver em uma cidade limpa e saudável. O serviço de infraestrutura de maior demanda por parte do governo municipal era de autorização de calçamento, aplicação de sarjetas, seguido de serviços de água e esgoto, conforme se apresenta na Tabela 1. Todo esse esforço surtiu efeito e a população voltou a atingir o ponto do crescimento alcançado antes da epidemia de febre amarela (BADARÓ, 1986; LIMA, 2000).

Tabela 1: Normas autorizando a aplicação de calçamento, serviços de sargeteamento e serviços de água de esgoto na década de 1920.

Norma	Temática
Resolução Municipal nº 698 de 05/01/1923	Autoriza o calçamento de trecho da rua Barão de Jaguará
Resolução Municipal nº 700 de 05/01/1923	Autoriza o calçamento de trecho da rua Pereira Lima
Resolução Municipal nº 715 de 11/04/1923	Autoriza a Prefeitura a mandar proceder ao calçamento e sargeteamento de trecho da rua Benjamin Constant
Resolução Municipal nº 720 de 18/05/1923	Autoriza serviço de sargeteamento, guias etc., à rua Augusto Cesar
Resolução Municipal nº 723 de 11/06/1923	Calçamento a paralelepipedos de trechos das ruas General Camara, Aquidaban e Francisco Glycerio
Resolução Municipal nº 736 de 24/09/1923	Autoriza o Prefeito a applicar 80:000\$ do saldo do exercicio anterior em obras de conservação de proprios municipaes, reparação de estradas etc.
Resolução Municipal nº 743 de 26/10/1923	Autoriza a acceitar proposta do coronel Benedicto Ferreira da Silva para execução de calçamento, na Villa Industrial
Lei Municipal nº 334 de 09/08/1924	Autorizando a Prefeitura a receber da Abrahão Bufarah uma faixa de terreno para regularidade de alinhamento em via pública de Rebouça.
Resolução Municipal nº 777 de 20/12/1924	Serviços com rêde de águas e esgotos
Lei Municipal nº 356 de 11/08/1925	Creando a Repartição de águas e esgotos

Lei Municipal nº 367 de 09/11/1925	Accordo entre a Prefeitura Municipal e a Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força sobre fornecimento de energia electrica
Resolução Municipal nº 804 de 03/10/1925	Sobre reforço do abastecimento de águas da cidade
Resolução Municipal nº 805 de 27/10/1925	Autorizando serviço de terraplenagem e collocação de guias na rua José Paulino
Lei Municipal nº 394 de 16/11/1926	Sobre serviços de calçamentos
Lei Municipal nº 400 de 26/02/1927	Serviços de águas e esgotos

Fonte: Elaboração própria segundo dados obtidos na Câmara Municipal de Campinas livros de Leis e Resoluções 1923 – 27 (Mantidos os termos utilizados no original).

Em 1920, a cidade de Campinas refletia um cenário nacional ascendente com base nas exportações de café, devido ao fim da Primeira Guerra Mundial. O aumento de consumo do produto no exterior foi resultado de um panorama do final da guerra na Europa com o desenvolvimento das atividades econômicas. Neste contexto, no Brasil, os fazendeiros passaram a frequentar espaços luxuosos e se elevaram à elite agroexportadora. A política nacional passou a salvaguardar os fazendeiros, visto que a exportação era fonte de uma grande movimentação econômica nacional. Conforme apontado, o governo federal incentivava e amparava a vinda de imigrantes ao estado de São Paulo. Essa estratégia teve eficácia e resultou na chegada de um número elevado de estrangeiros, em sua maioria italianos e japoneses, direcionados às fazendas de café paulistas. Tamanho esforço proporcionou uma grande exportação, garantindo altos preços e baixos estoques (BARREIROS, 2009). Acompanhando esse crescimento, outros setores se beneficiaram deste período áureo para investir, como as indústrias que se voltavam para o mercado nacional e internacional. Comércio e serviços urbanos como bancos, energia elétrica, transporte ferroviário e rodoviário aliaram-se ao desenvolvimento econômico (BADARÓ, 1986; SEMEGHINI, 1988).

Todo esse crescimento também foi visível no distrito de Rebouças que, em 1920, segundo o IBGE, tinha uma população de 4.334 habitantes e contribuiu para a produção cafeeira, exportando a segunda maior quantidade de sacas de café do estado, sendo a primeira a cidade de Campinas. Além do café, o distrito

de Rebouças também foi produtor de açúcar, fumo, aguardente e algodão. (TOLEDO, 1995; OLIVEIRA, 2008).

Por meio da planta do ano de 1929, (figura 5), é possível verificar seu crescimento em comparação ao ano de 1900, visto que a malha urbana de 1900 está hachurada em vermelho. O crescimento urbano de Campinas, até 1929, ocorreu de forma semelhante ao apresentado no mapa de 1900, onde a expansão segue em todas as direções. Em 1929, observam-se grandes vazios urbanos e o surgimento de bolsões de casas afastadas do tecido urbano da cidade, situados próximos às ruas e estradas públicas. Com o crescimento urbano, novas vias de acesso surgiram direcionando sua expansão, e a importância destas ruas prevalece até os dias atuais. Na malha urbana, as áreas próximas às saídas de Campinas para outras cidades começaram a ser povoadas, o que é perceptível na planta de Campinas de 1929, (figura 5), e a desenvolver o arrabalde da cidade, com o surgimento de pequenos aglomerados.

Na região sul, abaixo da linha do trem, surgem três grupos de acessos de grande importância para os dias atuais. Da direita para a esquerda, no mapa de 1929, o primeiro grupo de acessos segue em direção ao cemitério da Saudade e no sentido de Valinhos. Nessa localização, temos três eixos de crescimento importantes: a rua da Abolição, a avenida da Saudade e um segmento perpendicular à avenida da Saudade atualmente sob a nomenclatura de avenida Eng. Antônio Francisco de Paula Souza. Esta avenida segue até o limite da cidade de Campinas com a cidade de Valinhos e tem a função de alça de acesso aos bairros, localizada ao longo do seu percurso, reduzindo o fluxo de veículos da rodovia Francisco Von Zuben.

Ainda sobre os eixos de crescimento urbano de Campinas, abaixo da linha do trem, identifica-se outro acesso, sem nome, mas que hoje corresponde à avenida Washington Luiz. Esta avenida é muito importante, pois seu percurso

ligava o centro da cidade ao sudeste e, seguindo o seu trajeto até o final, desemboca na rodovia Anhanguera no Parque Jambeiro.

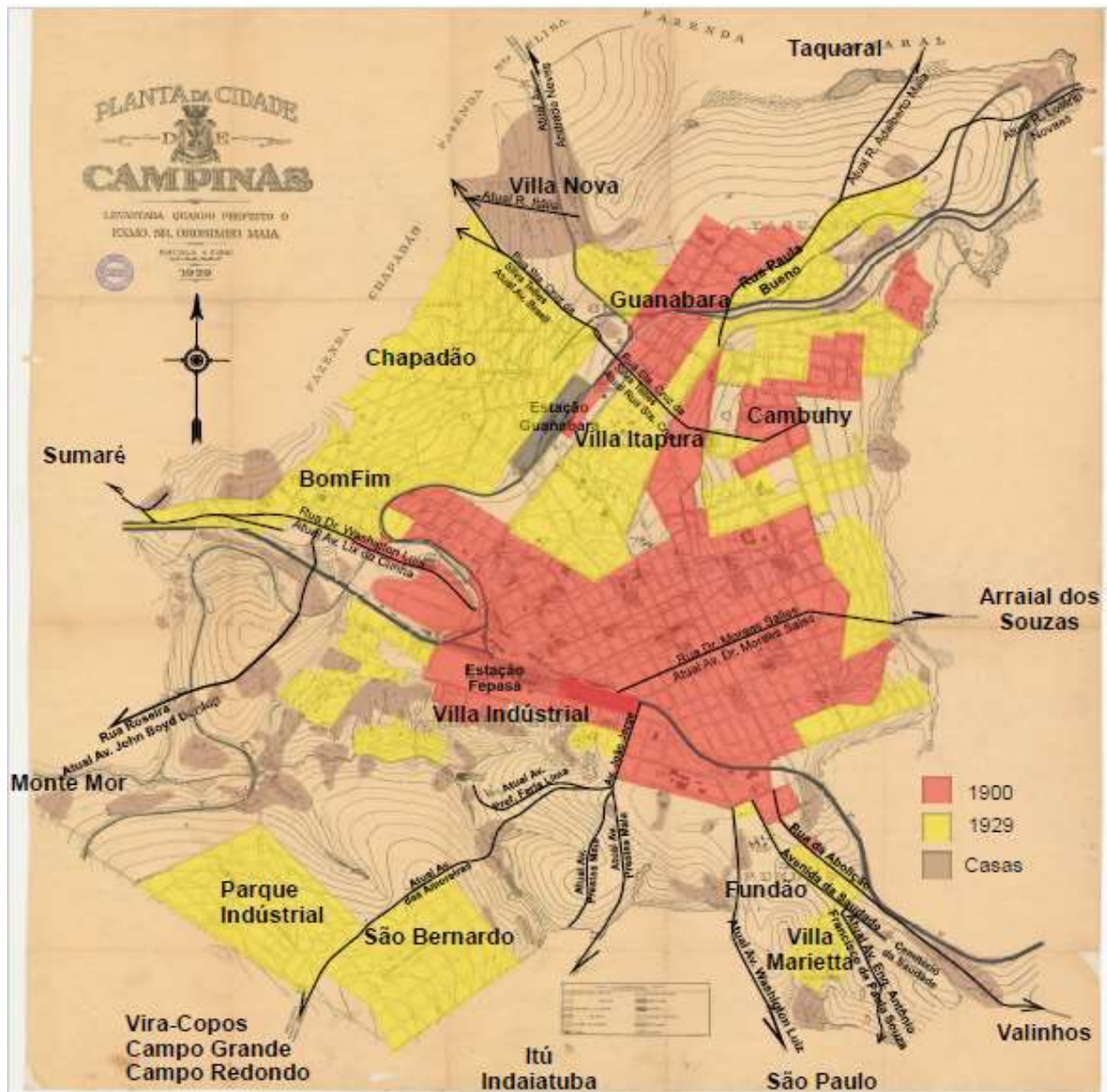


Figura 5: Planta de Campinas em 1929 destacando a evolução do crescimento urbano e os principais sentidos para outras cidades.

Fonte: Museu da Cidade; alterado pela autora

O segundo grupo de ruas e avenidas importantes que surgiram nesse mapa é formado pela avenida João Jorge, que se ramifica em eixos, os quais mantêm as mesmas características atualmente. Os nomes desses eixos se tornaram as importantes avenidas, conhecidas na atualidade, como: avenida Prestes Maia, avenida Amoreiras e avenida Prefeito Faria Lima. Tanto a avenida

Prestes Maia quanto a avenida Amoreiras são importantes acessos de ligação entre os bairros constituídos na zona sul até o centro da cidade. Também se destaca a rua Roseira (figura 5), hoje denominada avenida John Boyd Dunlop, um acesso importante para a maioria dos bairros da zona sul, que se ligam com o centro de Campinas. Esta avenida também se constitui como uma alternativa de acesso ao município de Monte Mor.

Acima da linha férrea, no setor direito, destaca-se a rua Dr. Moraes Salles, nomeada como rua de São Carlos entre 1878 e 1900, dava acesso até ao arraial dos Souzas. Do lado oeste do mapa, visualiza-se a rua Dr. Washigton Luiz que se apresenta no mapa e ganha o nome de avenida Lix da Cunha. Esta avenida, atualmente, permite chegar até o limite da cidade de Campinas com Hortolândia, juntamente com a rodovia Anhanguera, possibilitando transitar tanto entre sentido capital- São Paulo, quanto às cidades do interior paulista, como Americana, Santa Barbará, Limeira etc.

Na região noroeste, encontram-se dois eixos principais. A rua Santa Cruz da Silva Telles, primeiro eixo importante nesta região do mapa, após cruzar a linha férrea, a partir da estação Guanabara, que veio a se tornar a atual avenida Brasil. Esta avenida é o eixo de circulação de acesso ao distrito de Barão Geraldo, na direção da cidade de Paulínia. O segundo é o eixo noroeste que, a princípio é uma rua sem nome, mas que hoje é denominada de avenida Andrade Neves. Esta rua foi planejada no Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas ligando à Torre do Castelo. Na região noroeste do mapa, observam-se dois acessos principais, os quais, quando comparados em mapas atuais (*google maps*), se constituem como ramificações para a rua Paula Bueno, e que hoje se chamam, respectivamente, rua Adalberto Maia e rua Lotário Novaes.

Também neste período, com a liderança econômica dos Estados Unidos, no período da Primeira Guerra Mundial, o dólar passou a ser a base de todos os negócios internacionais, e desta forma em 1929, com a queda da bolsa de Nova York os efeitos se dão progressivamente no restante do mundo. A maior crise econômica norte-americana deixou marcas profundas no Brasil e no resto do mundo. Provocou desemprego, falência, redução dos preços dos produtos,

causando um efeito em série, como a diminuição das despesas familiares, reforçando um desequilíbrio mundial. O Brasil, igualmente a outros países, foi marcado pela desesperança, empobrecimento, de tal modo que a justiça brasileira não conseguia resolver no tempo adequado os pedidos de falências, penhoras e despejos (BALEEIRO, 2001).

A crise na bolsa de Nova York repercutiu nos setores voltados ao café e o sonho de ampliar ainda mais os negócios foi prejudicado mediante o decréscimo das exportações. Como São Paulo era considerado um dos estados mais modernos e desenvolvidos do país em termos de sistema agrário e industrial, os efeitos da crise foram mais agressivos para os paulistas, com uma recuperação mais árdua, e com maiores sequelas sociais e econômicas. A alta nas vendas do café favorecia um estoque elevado do produto e, com a crise, não houve tempo suficiente para reduzir a produção e a estocagem, proporcionando grande lesão econômica. O desemprego foi inevitável, além de cortes nos salários dos que permaneceram empregados e, conseqüentemente, a redução nas vendas de produtos industrializados. Até 1942, foram arrancados 384 milhões de pés de café e as indústrias tiveram graves problemas com a produção (SEMEGHINI, 1988).

O esforço do governo em melhorar a economia não se restringiu apenas à agricultura, mas estendeu-se à infraestrutura, como a consolidação da malha ferroviária, a construção civil, os serviços e as indústrias. A intervenção do governo tinha como objetivo impedir que a crise se aprofundasse ainda mais. Assim, a agricultura paulista deixa de ser exclusivamente cafeeira e inicia um processo de policultura voltado para o algodão e produção de alimentos. Em Campinas, essa diversidade agrária provocou uma mudança com relação às indústrias e à estrutura urbana (CARPINTERO, 1996; SEMEGHINI, 1988).

1.2. CONSTITUIÇÃO FEDERAL 1934: RECUPERAÇÃO ECONÔMICA E UMA NOVA FASE POLÍTICA

Com as melhorias realizadas na década de 1920, os setores agrário e industrial conseguiram se reerguer e recuperar o investimento no mercado interno. O setor primário conseguiu crescer 40% até 1937; o mesmo ocorreu com a produção industrial que se reergueu crescendo 50% no mesmo período, absorvendo os migrantes oriundos de outras regiões do Brasil. Além do crescimento populacional voltado para as áreas urbanas, o país passou a investir mais em produção industrial, alterando, assim, o espaço urbano (SEMEGHINI, 1988).

Em 1930, Getúlio Vargas assume o governo provisório e subiu ao poder em 03 de outubro, após o presidente da república, Washington Luiz, ser deposto por uma junta militar. Naquele momento, iniciou-se um período nebuloso no meio político, que perdurou por quinze anos ao longo de três fases histórico-políticas. Primeiro, no governo provisório, entre 1930 e 1934, depois, como presidente da república, entre 1934 e 1937, quando então a ditadura de Vargas se oficializou e perdurou até 1945 (KROGH, 2018; POLETTI, 2001).

Mostrando-se contra a democracia, ao assumir o governo, Getúlio Vargas iniciou um processo antidemocrático com a suspensão da Constituição de 1891. Sua ação política levou ao fechamento do Congresso Nacional e das Assembleias Estaduais, que foram substituídos por interventores nomeados pelo Governo Provisório, bem como, o fechamento das Câmaras Municipais. Vários vereadores perderam seus cargos acometendo a nomeação de prefeitos e governadores (KROGH, 2018). Para governar desde a suspensão da Constituição, Vargas passou a utilizar decretos como meio de impor suas regras administrativas. Esta forma de proceder acabou limitando financeiramente a atuação dos municípios e estados, pois, para executar uma proposta, era necessário aprovação do Governo Provisório.

Getúlio Vargas causou grande tensão política nessa forma de governar. Nesta toada, os estados ficaram nitidamente insatisfeitos com a nova gestão, e

o estado de São Paulo evidenciou sua insatisfação levando a um conflito armado: a Revolução Constitucionalista de 1932, como ficou marcada na história. Esta revolução durou três meses e foi aderida inclusive por civis, contudo, findou-se com a vitória do Governo Provisório no dia 02 de outubro de 1932 (KROGH, 2018).

Este momento histórico ficou marcado com a construção de um mausoléu no cemitério da Saudade em Campinas. Esta homenagem foi inaugurada em 1936 e, na figura 06, é possível observar o prefeito Ruy Hellmeister Novaes ao centro, governante que geriu Campinas entre 1º janeiro de 1956 a 31 janeiro 1959.

Com duas revoluções, a de 1930 e a de 1932, desencadeou-se a necessidade de elaborar uma nova Constituição, formulando um anteprojeto em 1933 e, a partir deste trabalho, consolidou-se a nova Constituição em 1934. As



Figura 6: Mausoléu do Soldado Constitucionalista, no cemitério da Saudade, onde foram enterrados 16 ex-combatentes campineiros. Prefeito Mendonça de Barros ao centro da foto com as mãos apoiadas, sétimo homem da esquerda para a direita. Fonte: Acervo MIS – Autoria: Henrique de Oliveira Jr. Data: Entre a década de 1956 e 1959

principais ideias que se encontravam na constituinte de 1933 eram relacionadas à propaganda da Revolução de 1930- vencida pela política nacional, e à derrota da Revolução Constitucionalista de 1932 (POLETTI, 2001). A Constituição de 1934 trouxe grandes avanços aos princípios democráticos, como por exemplo, o princípio da alternância no poder; a garantia do voto universal e secreto. Com a nova Constituição e um governo voltado para a industrialização, cresce um ambiente favorável e propício ao avanço deste setor no Brasil (POLETTI, 2001).

Na década de 30, pós Primeira Guerra Mundial, o Brasil apresentava diversos problemas econômicos. A inflação, juntamente com múltiplas dificuldades sociais, eram desafios a serem enfrentados no governo Vargas. Em razão disso, de modo a minimizar os problemas sociais, criaram legislações trabalhistas focadas nos empregados de grandes cidades e nas áreas urbanas. Vargas fixou valores para um salário-mínimo para cada estado brasileiro, com a promulgação da lei nº 185 em 1936; e, em 1938, foi fixado o mesmo valor de salário-mínimo para todo o Brasil através do decreto-lei nº 399 (SKIDMORE, 1985). Isso favoreceu um padrão de vida mais abastado para funcionários assalariados, promovendo o desejo dos trabalhadores rurais em terem o mesmo padrão de vida. Muitos migrantes transformaram-se em mão de obra reserva para a economia capitalista industrial. Com o início da Segunda Guerra Mundial e com a multiplicação de rodovias, o Brasil diminuiu a entrada de imigrantes e passou a ter uma mobilidade maior de migrações (SINGER, 1990). Neste período, o estado de São Paulo recebeu uma grande quantidade de migrantes vindos da região nordeste e de Minas Gerais. Essa população saiu do seu estado de origem por desejo de melhoria de condições socioeconômicas ou por fatores relacionados ao meio ambiente, como os enfrentamentos decorrentes dos períodos de seca mais intensos, dificuldades agrícolas ou de acesso à terra para moradia e plantio, fatores estes que obrigavam as famílias a procurarem melhores condições de vida (CANO, 2011).

A partir de 1933, o Brasil deixou de ser um país voltado quase exclusivamente para a agricultura e investiu no setor industrial, desenvolvendo uma dinâmica de acumulação. As indústrias aqueceram o mercado de trabalho e, por sua vez, cresceram conjuntamente com a mão de obra. No entanto, ainda tinham restrições financeiras e de acumulação, já que era dificultoso o

desenvolvimento, pleno tendo em vista um período político de golpe (SEMEGHINI, 1988). Entre 1933 e 1939, a indústria paulista cresceu à taxa de 14% ao ano, e esse índice só voltou a crescer após a segunda guerra mundial. O maior aumento industrial se deu na produção de cimento, metal, mecânica, máquinas e equipamentos industriais, material elétrico, ferro, aço, papel, celulose, produtos químicos e farmacêuticos, dentre outros (SEMEGHINI, 1988).

No período da Segunda Guerra Mundial, a indústria têxtil foi instigada, por acordos firmados com o Brasil, a se voltar para o abastecimento militar. Nos anos que se seguiram, não houve aumento significativo das indústrias. Há de se ressaltar que, em Campinas, por volta de 1942, foram instaladas empresas multinacionais como a Rhodia, Rigesa, 3M e Duratex, erigindo Campinas como o quarto centro industrial de São Paulo no período de 1948 a 1956 (CARVALHO, 1991).

Campinas, até então município tradicionalmente agrário e com excelentes infraestruturas, começou a necessitar de novas condições urbanas para que a indústria pudesse prosperar. Com a ausência de uma proposta de desenvolvimento voltada para o setor secundário, esta parcela passou a buscar terrenos mais econômicos em áreas afastadas, gerando uma expansão e uma valorização de terras sem nenhum critério técnico. A falta de controle na implantação de loteamentos periféricos gerou problemas como a ausência de ligação da malha urbana entre os bairros e suas construções (BADARÓ, 1986; CARVALHO, 1991).

Se observarmos a planta de Campinas de 1929, destacada na figura 07, fica evidente a falta de ligação e a descontinuidade entre bairros e construções, principalmente abaixo da linha férrea onde se encontra a Villa Industrial, Parque Industrial, São Bernardo, Fundão e Vila Marieta, todos bairros populares. As figuras 08, 09, 10 mostram registros fotográficos da Vila Formosa apresentando o distanciamento entre as casas, a falta de infraestrutura urbana e a precariedade da vida das famílias que moravam nessa região na data do registro fotográfico. A figura 09 resalta um longo percurso destacado pela falta de gramado que deveria dar acesso a regiões distintas do próprio bairro. A figura 10 apresenta outra paisagem de Campinas em que se destaca, na fotografia, o

Colégio Liceu e o Instituto Agrônômico de Campinas. Nessa foto, registrou-se uma faixa do bairro entre um imenso vazio urbano e vegetação rasteira.

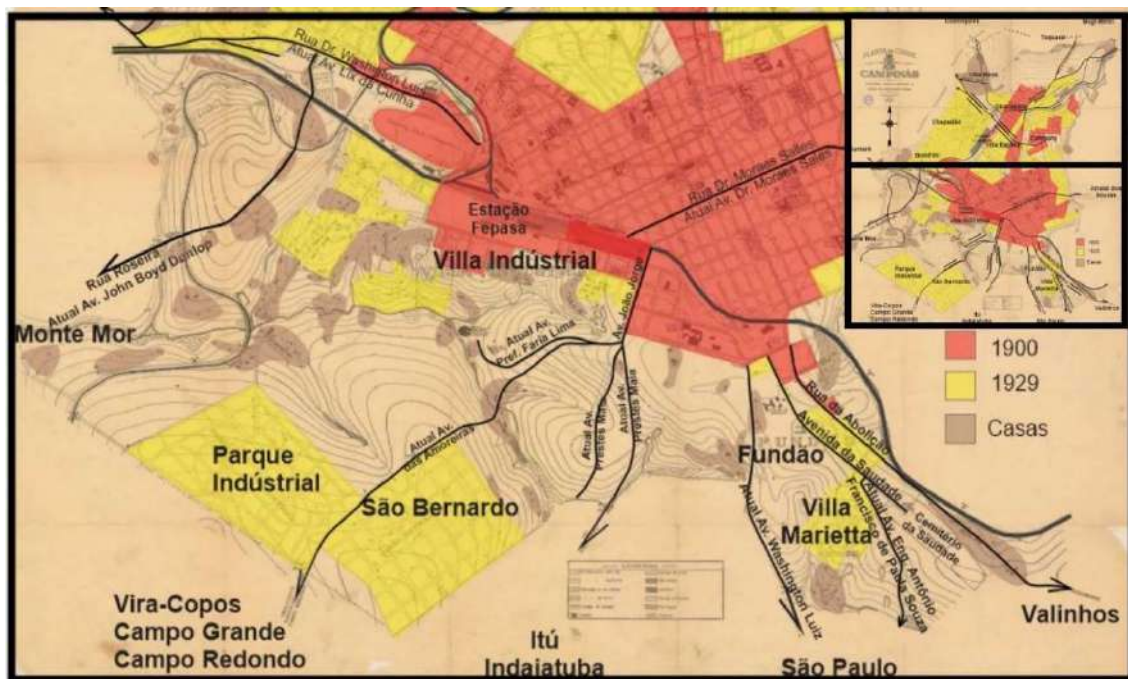


Figura 7: Destaque na zona sul de Campinas, planta de 1929.

Fonte: Museu da Cidade; alterado pela autora

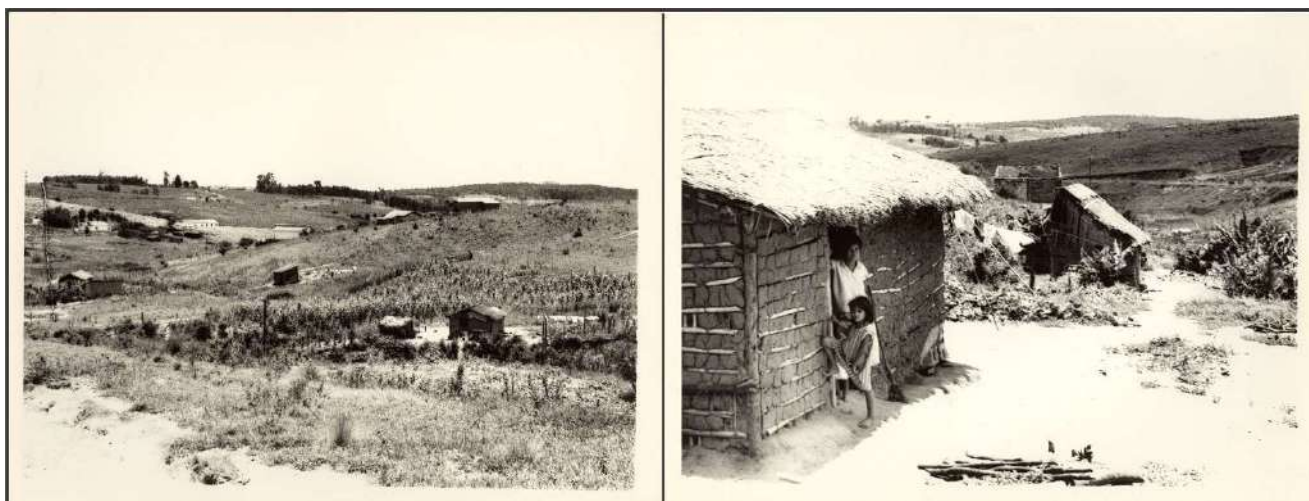


Figura 8: Vila Formosa

Fonte: Acervo MIS – Autoria: Henrique de Oliveira Jr. Data: Entre a década de 1940 e 1950



Figura 9: Vila Formosa

Fonte: Acervo MIS – Autoria: Henrique de Oliveira Jr. Data: Entre a década de 1940 e 1950



Figura 10: Colégio Liceu e o Instituto Agronômico de Campinas

Fonte: Acervo MIS – Autoria: Henrique de Oliveira Jr. Data: Entre a década de 1940 e 1950

A concretização de bairros distantes e descontínuos ocorreu de maneira legal e proposital, já que o decreto estadual nº 233, de 2 de março de 1894 determinou que:

Capítulo III: Das Habitações Collectivas

Artigo 104. - Todos os edificios destinados a conter permanentemente grande número de habitantes deverão ser construidos fóra da aglomeração urbana.

Capítulo V: Habitações das Classes Pobres

Artigo 141. - As villas operárias deverão ser estabelecidas fóra da aglomeração urbana.

Fonte: Decreto Estadual nº 233, de 2 de março de 1894

Em 1934, entrou em vigência o novo código de construção em Campinas, dificultando ainda mais a vida desta população. Neste ano, foi decretada a proibição de cortiços e estabelecidas metragens mínimas de construção para a aprovação de habitação popular. Essa medida teve por consequência a superlotação dos cortiços e dos porões já existentes (usados como moradia irregular), o que agravou ainda mais as questões sanitárias (BADARÓ, 1986). Além desse cenário, houve um aumento da população trabalhadora que cresceu exponencialmente entre os anos de 1940 e 1960. No ano de 1940, eram 84 mil habitantes nas áreas urbanas, chegando a 108 mil em 1950 e dobrando esse valor para 203 mil, em 1960 (CARVALHO, 1991, apud. CAMARGO, 1952).

Em 1936, após a aprovação do Plano de Prestes Maia, proposto em 1934, a Prefeitura Municipal de Campinas iniciou as negociações de desapropriação dos imóveis. Esse procedimento agilizou as demolições que deram início à execução do Plano de Melhoramentos Urbanos. Os registros legais, leis e decretos ocorreram durante a segunda fase do Plano, conforme apresenta a tabela 02, alimentada com informações coletadas das leis e decretos municipais dos períodos de 1935-40, 1955-56, 1957-58.

Durante a primeira fase do Plano de Prestes Maia, que durou entre 1934 e 1955, as desapropriações tiveram como objetivo alargar as novas avenidas visando à melhoria da circulação do trânsito (BADARÓ, 1986). Nesse processo de desapropriação realizado pela prefeitura, muitas famílias foram afastadas da proximidade do trabalho e passaram a viver nos arrabaldes da cidade (CARVALHO, 1991, apud. CAMARGO, 1952). Esta situação se agravava cada vez mais, não só devido às impossibilidades desta população de se manter nas proximidades centrais, como também em adquirir uma nova moradia.

Tabela 2: Desapropriações em Campinas

Ano de Desapropriação	Número de Desapropriações
1939	01
1955	13
1956	41
1957	52
1958	38

Fonte: Câmara Municipal de Campinas. Leis, decretos e resoluções ano de 1935-40, 1955-56, 1957-58

Com as inúmeras desapropriações ocorrendo, a mídia publicou diversas reportagens descrevendo sobre o assunto que relatava a necessidade de desapropriação de diversas casas para o alargamento de ruas, como por exemplo a rua Irmã Serafina. Na figura 11, é possível ver como era a rua antes das desapropriações e demolições.



Figura 11: Reportagem abordando a rua Irmã Serafina antes das desapropriações e demolições
Fonte : Biblioteca Pública Municipal "Prof. Ernesto Manoel Zink" – Correio do Povo, 15 de janeiro de 1959.

Desse modo, o caminhar para o surgimento de uma segunda crise urbana¹ em Campinas mostrou-se com particularidades em relação à primeira, diferenciando-se daquela pelas necessidades urbanas. O sistema de circulação e produção de mercadorias, até 1930, respondia por uma necessidade de nível regional. O ambiente do sistema cafeeiro fez de Campinas um importante centro urbano regional articulado a outras redes urbanas. A partir da produção industrial, as necessidades e os usos urbanos se modificaram. A concentração de um número grande de trabalhadores e a instalação de variadas indústrias, como também de um sistema financeiro e de um desenvolvimento de comércios e serviços de nível local trouxeram novas necessidades quanto à divisão econômico-social do espaço. Naquela circunstância, o processo de renovação e de expansão urbana impôs ao Estado uma atualização da estrutura ao novo cenário que se apresentou (CARVALHO,1991).

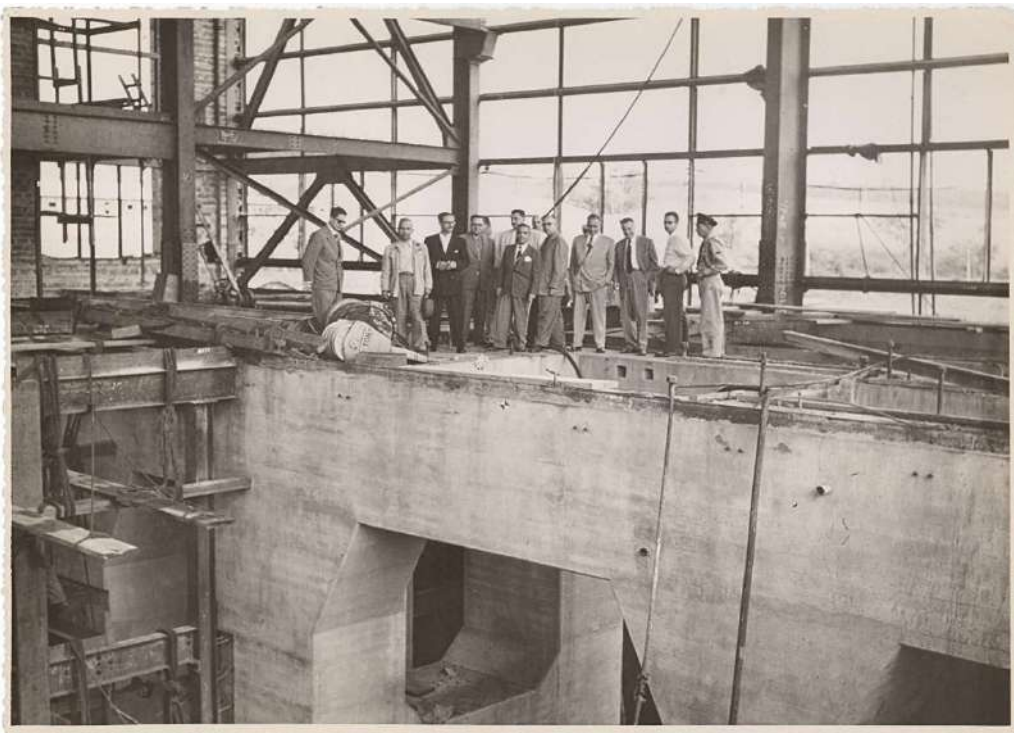


Figura 12: Evento político com a presença do prefeito Mendonça de Barros, sexto homem da direita para a esquerda.

Fonte: Acervo MIS – Autoria: Henrique de Oliveira Jr. Data: Entre a década de 1940 e 1950

¹ A primeira crise se refere a febre amarela de 1889 – 1900 e a segunda se relaciona a malha urbana, no centro de Campinas, despreparada para as mudanças de logísticas que o aumento da produção cafeeira demandava.

Em 1929, a administração municipal contratou o engenheiro Jorge de Macedo Vieira para executar uma planta cadastral da cidade de Campinas. Esta planta mostrou a falta de controle municipal em relação ao perímetro urbano, visto que não existia o emplacamento numérico das construções. O descontrole era tamanho que nem sequer a prefeitura tinha conhecimento da localização e do número de casas construídas na periferia da cidade (RIBEIRO, 2007).

As informações passadas pelo engenheiro chamaram a atenção não apenas pela falta de registro das construções, mas também pelo descaso sofrido pela cidade e falta de cuidados no seu processo de expansão. Tal constatação demonstrava a falta de infraestrutura, agravada pela falta de cobrança dos moradores à gestão municipal.

O crescimento urbano continuava aumentando os bairros populares e, em paralelo, a municipalidade tinha dificuldade de acompanhar com ligações de esgoto, luz, distribuição de água etc. A falta de abastecimento de água era constante, principalmente na distribuição dos bairros mais afastados. Isso é notório na figura 13, onde se vê um bairro sem pavimentação pública, sistema de coleta de esgoto e coleta de água pluvial.



Figura 13: Crianças brincando na rua com esgoto correndo a céu aberto s/id.
Fonte: Acervo MIS. Autor: Gilberto De Biasi. Data: Aproximadamente 1953 e 1957

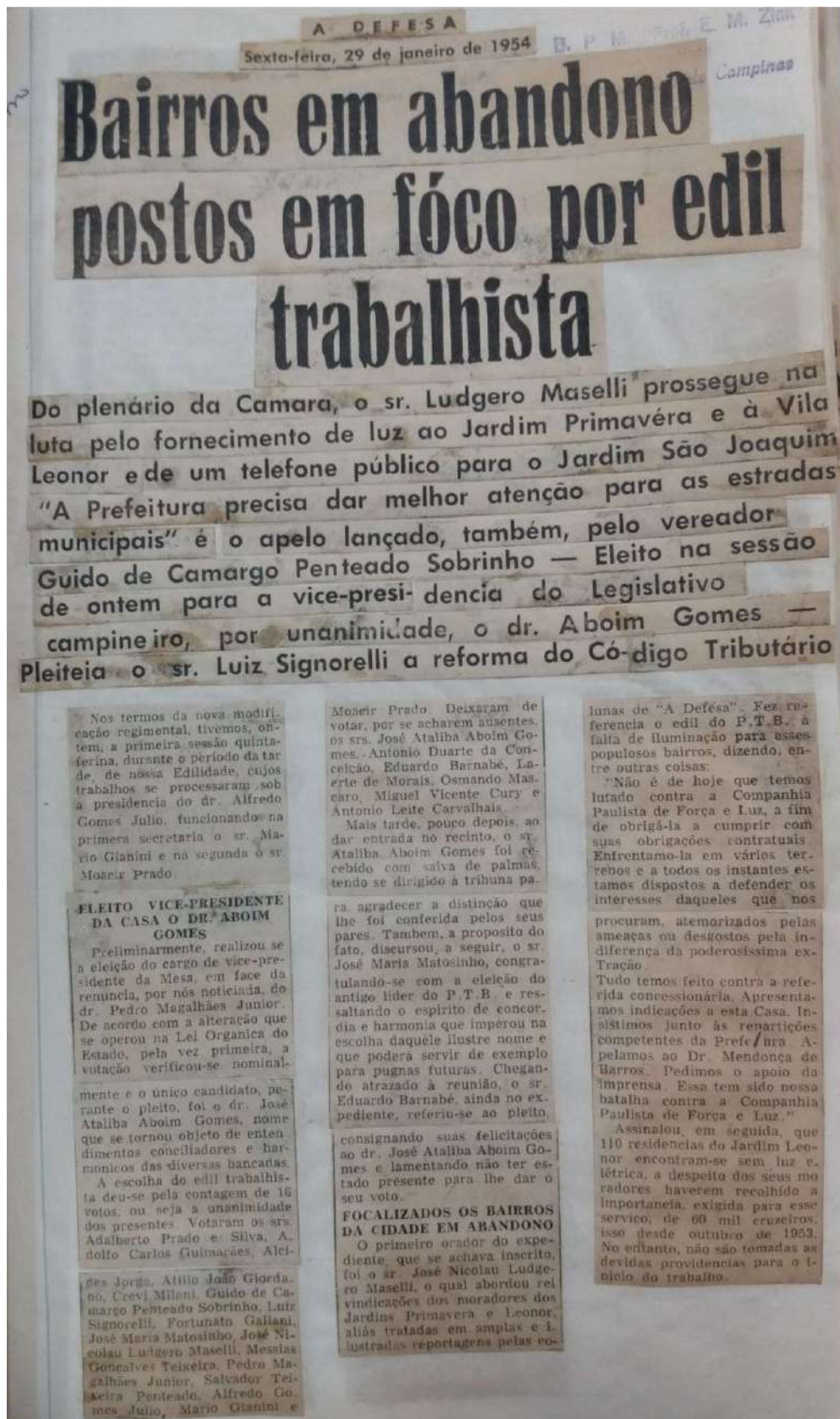


Figura 14: Reportagem destacando problemas de infraestrutura urbana em bairros distantes do centro de Campinas

Fonte: Biblioteca Pública Municipal "Professor Ernesto Manoel Zink"

As margens dos córregos, áreas encharcadas e destinadas ao despejo de esgoto urbano eram ocupadas e loteadas para populares e indústrias. O Código de Construções de 1934 proibia as obras em terrenos alagadiços, porém, as diversas vilas operárias foram instaladas e erguidas nas proximidades, a despeito da promulgação do Código. Destaca-se que, com a entrada de Vargas no poder, a supervisão e o controle detalhados da economia e política local dificultavam a ação dos municípios em relação a problemas particulares de cada cidade. (RIBEIRO, 2007).

Em 1942, Getúlio Vargas regulamentou a Lei do Inquilinato e com ela a responsabilidade de produção de moradias passou a ser do governo, uma vez que até esta data esse tipo de construção era empreendido pela iniciativa privada. Nesse ano, os valores dos aluguéis foram congelados, desestimulando a produção de casas para este fim. Os anos da década de 40, devido à lei do inquilinato, foram marcados pela grave crise de moradia em todo país, provocando soluções de autoconstrução em favelas, loteamentos periféricos, assentamentos informais e a diminuição significativa das construções rentistas. Obras de alargamento de ruas e avenidas provocaram um agravamento ainda maior à questão habitacional, causando diversos despejos judiciais de locatários de baixa e média renda. A especulação imobiliária juntamente com investidores passou a construir apartamentos, em vez de continuar a investir em casas operárias (BONDUKI, 2011, FERREIRA, 2005).

Desse modo, privilegiou-se a construção de imóveis para vender e não mais para alugar. Com a diminuição das construções destinadas ao aluguel e com as restrições da Lei do Inquilinato, os imóveis que estavam para ser alugados tiveram uma elevação nos preços. Os inquilinos continuaram a pagar o valor habitual, mas as novas famílias que buscavam uma oportunidade encontravam imóveis com preços elevados (KINGSTON, 1959).

A Lei do Inquilinato e todas as suas alterações e revisões vigoraram de 1942 a 1964, destacando-se a desigualdade no trato entre proprietário e o inquilino. A atribuição de um valor para aluguel residencial, em 1942, de maneira justa e condizente com a economia da época, seria bem diferente do valor que viria a ser atribuído em 1952 ou 1962. Em razão disso, muitos proprietários de

imóveis alugados entraram com ação judicial para poderem reajustar o valor cobrado, sendo duramente criticados pela sociedade.

O congelamento dos aluguéis desarranjou a lógica do mercado imobiliário, confundiu o próprio sistema, gerando dúvidas e incertezas que não existiam. A justificativa oficial era o aumento do custo de vida, agravado pelo aumento dos preços durante a Segunda Guerra Mundial. Para não elevar ainda mais o valor do aluguel, o governo deveria tomar uma atitude de interromper os reajustes e assim o fez com a Lei do Inquilinato.

Como reflexo das medidas governamentais, houve a diminuição relativa da rentabilidade com muitos investidores abandonando o ramo imobiliário, procurando investimentos mais rentáveis. No entanto, um grupo de sublocadores viu na lei do inquilinato um meio para formar cortiços a preços baixos, adaptando casarões e pagando valores irrisórios aos proprietários. Essa solução mantinha o inquilino de baixa renda através de relações informais de locação e, assim, burlava a legislação. (BONDUKI, 2011; FERREIRA, 2005).

1.3. PLANEJAMENTO URBANO

No Brasil, até 1964, houve três fases de planejamento urbano: o primeiro destacado entre 1895 e 1930, o segundo momento de 1930 a 1950 e a terceira fase de 1950 a 1964. No final do século XIX até os anos 60 do século seguinte, a linha de pensamento considerou planos de melhoramentos como planos que se ampliaram para o conjunto da área urbana e, nos anos 70, estes se configuraram como planos diretores, nomeados de Planos Diretores de Desenvolvimento Integrado (LEME, 1999).

Entre os anos de 1895 e 1930, as propostas urbanas visavam melhorar partes da cidade com o desenvolvimento de infraestrutura, como o saneamento, aberturas e regularização de sistemas viários. Como diversos municípios estavam assolados por epidemias, os engenheiros eram convocados para controle das mazelas e recuperação das cidades, elaborando projetos de redes de sistemas de água e esgoto. A circulação era outra questão importante, já que

muitos projetos abordavam o alargamento de ruas na área central visando a passagem de bondes (LEME, 1999; VILLAÇA, 2015).

O segundo período, de 1930 a 1950, foi marcado por planos visando resolver questões que envolviam toda a cidade. Foram elaborados diversos projetos urbanos que articulavam os bairros, o centro e a extensão do município através de sistemas de vias e transportes. A nomeação dos planos nessa fase ficou conhecida como “Melhoramentos e Embelezamento” e foram baseados, inicialmente, em propostas de controle sanitário. Foi nesta etapa que ocorreu a formulação dos primeiros zoneamentos, e a legislação urbanística passou a organizar e controlar o uso de ocupação do solo, seguindo normas mais rigorosas para construção de novas edificações. Com um código de construção atualizado e mais rígido, houve aumento de segregação social em razão da proibição de cortiços e determinação de recuos para a construção nos lotes, que dificultou a obtenção de terrenos pequenos e, conseqüentemente, de menor valor comercial (LEME, 1999; FERREIRA, 2005; VILLAÇA, 2015).

Os planos de melhoramentos e embelezamento enfatizavam a beleza monumental, e foram inspirados nos moldes da França. Diversas cidades em países diferentes, como por exemplo Madrid, Barcelona, Buenos Aires, Budapeste, dentre outras, também foram objetos de remodelações. Assim, as obras de infraestrutura passaram a ser priorizadas e outras questões, como a habitação deixaram de ser prioridades pelo poder público (VILLAÇA, 2015). Na terceira fase, entre 1950 e 1964, iniciaram-se os planos regionais como consequência do processo de urbanização das cidades. Novas preocupações surgem, como: migração entre cidade e campo, aumento da área urbana e, conseqüentemente, sua conurbação.

O golpe e a ditadura militar, a partir de 1964, modificaram a forma de pensar o planejamento urbano e regional no Brasil de maneira radical. Em agosto de 1964, retomaram-se os debates sobre a política urbana nacional e foi criado o Programa de Ação Econômica do Governo (PAEG), contendo dois capítulos que apontavam articulações com temas urbano-regional. Esses capítulos nomeados como “Política Habitacional” e “Valorização Regional” foram endereçados ao Congresso Nacional e aprovados no mesmo mês com a criação do BNH e do SERFHAU (FARIA, 2019). A partir desse momento, a política

nacional de planejamento urbano e os planos diretores foram realizados através de uma metodologia estabelecida pelo SERFHAU² (LEME, 1999). Nessa perspectiva, observa-se que a ditadura militar de 1964 não anulou o campo do planejamento urbano, e sim operou projetos políticos por planos nacionais de desenvolvimento macroeconômico com sólida base espacial-territorial (FARIA, 2019).

Em Campinas, acompanhando a fase nacional de planos de embelezamento em 1930, surgiu a necessidade de mudança no visual da cidade para seguir o processo de modernização que ocorria no início da industrialização. A municipalidade, baseada em modelos norte-americanos, produziu “manuais práticos” de urbanização e executou intervenções pontuais voltadas a remodelação de praças e jardins. Um dos motivos para desejar o aumento de áreas verdes em Campinas estava relacionado à comparação com as cidades europeias e americanas que possuíam índices baseados na relação de áreas verdes e população constituindo valores entre 20 e 40m²/hab. Essas referências foram aconselhadas pelos urbanistas e higienistas, sanitaristas e autoridades Municipais, que desejavam atingir 20m²/hab. Essa primeira organização da cidade se volta para os espaços públicos aliados à circulação, como estradas, avenidas, ruas, praças e jardins. (LIMA, 2000).

Para aumentar a área verde em Campinas, foram realizadas propostas para isso acontecer: próximo às habitações coletivas deveriam ser instaladas *playgrounds* de quarteirão. As áreas residenciais deveriam conter jardins médios e grandes parques com instalações de jogos coletivos, atividades para adultos e crianças etc. Prestes Maia inaugurou em Campinas o conceito de Sistema de Áreas Verdes ou Sistema de Parques com o intuito de transformar a cidade em um grande parque. (LIMA, 2000)

Com a proposta de um plano envolvendo parques de grande porte e jardins pontuais, as novas áreas verdes foram projetadas de modo integrado formando um grande “sistema”. O objetivo era criar dois parques maiores, na

² O Serviço Federal de Habitação e Urbanismo dentre suas atribuições estava com o foco nas questões habitacionais e a atuação no planejamento urbano, dando diretrizes e prestando assessoria aos municípios. Este assunto foi aprofundado no capítulo 02.

Vila Industrial e no Taquaral, em extremos opostos. Os parques médios foram propostos: Bosque dos Jequitibás (já existente) e o Parque do Saneamento, localizado na atual Orozimbo Maia, que foi alargada, retificada e arborizada através do plano de Saturnino de Brito (LIMA, 2000).

Campinas, em 1918, possuía 216.054 m² de áreas verdes, e somando-se às novas áreas projetadas, a cidade passou a ter uma relação de coeficiente com relação aos moradores de 70.000 m²/hab. No entanto, havia a expectativa de aumento da população e almejando o uso dos grandes parques com abrangência regional. A perspectiva de crescimento habitacional, em 1918, era entre dez e vinte anos conseguir chegar em torno de 200.000 habitantes com um total de 13m² de área verde por habitante (LIMA, 2000).

Com as diversas mudanças ocorrendo no Brasil, como por exemplo a expansão urbana presente em diversas cidades, o aumento das riquezas no país em consequência da industrialização e o acúmulo de capital resultaram em novas necessidades urbanas. Os planos de embelezamento já não eram mais suficientes e foram desenvolvidas propostas mais “eficientes” intervindo no sistema viário em detrimento do transporte coletivo, e nos setores imobiliários, bairros inteiros foram demolidos e remodelados (VILLAÇA, 2015).

Em Campinas, desde o início do século XX, o aumento da população urbana se tornou um problema para a municipalidade e para os próprios moradores. Com a chegada contínua de famílias atraídas pelas indústrias, o governo não conseguia ofertar habitações e nem programas financeiros para todos. Sem suporte ou garantias da administração pública, as famílias acabavam morando em cortiços, como alternativa inicial, logo tornando-se uma solução definitiva (RIBEIRO, 2007).

As áreas consideradas arrabaldes começam a ser solicitadas como bairros operários e já não atendiam as habitações para as novas famílias. Regiões localizadas próximas às linhas férreas ou novas rodovias foram requisitadas para a implantação de bairros operários e até para sedes ou expansão de indústrias (RIBEIRO, 2007).

Diante de novos fatos que afetaram o desenvolvimento urbano da cidade de Campinas, tais como a paralisação da importação de café devido à grande

crise, mudanças nos fatores políticos e econômicos que estimulavam a implantação de indústrias nacionais, mais precisamente de bens de produção e, ainda, a ampliação do investimento imobiliário, impõem-se a necessidade de um plano para melhorar a cidade.

Com o aumento das exportações, até 1929, as áreas ao redor da ferrovia se congestionaram devido a quantidade de produtos que eram carregados e descarregados, além do elevado número de passageiros embarcando e desembarcando. Todas as quadras ao redor ficavam tumultuadas, as ruas estreitas prejudicavam a circulação e o excesso de pessoas obstruía a área ao redor da estação ferroviária (LAPA, 2008).

Diante disso, a malha urbana do centro de Campinas não suportava mais as transformações pelas quais a cidade passava naquele tempo. A elite campineira desejou uma intervenção no desenho da cidade que exprimisse o crescimento econômico e a feição de cidade moderna. A contratação do engenheiro Prestes Maia para executar um Plano de Melhoramentos Urbanos para Campinas vem ao encontro dos anseios econômicos e políticos locais. Diversos setores ligados à indústria, à atividade imobiliária e, posteriormente, ao setor de transporte, viram na renovação da malha viária uma oportunidade lucrativa. (BADARÓ, 1986; RODRIGUES, 2011). A proposta de Prestes Maia para o sistema viário foi uma estrutura radial-anelar-concêntrica, ligando a periferia ao centro, da mesma maneira que, antigamente, o campo se ligava à cidade, utilizando as mesmas vias radiais que outrora eram as antigas saídas da cidade. O centro histórico, antes com ruas estreitas, recebeu um tratamento mais cuidadoso e foi redesenhado com preocupações estéticas e cívicas, justificando o alargamento das ruas e padronizando os edifícios particulares (BADARÓ, 1986; CARPINTERO, 1996). O Plano de Melhoramentos atuava principalmente no centro da cidade de Campinas, enquanto as legislações eram aprovadas para viabilizar as intervenções nas áreas de expansão urbana.

Assim como na cidade de Campinas, esses planos urbanísticos ocorreram em diversas cidades, como, por exemplo, Rio de Janeiro, São Paulo, Curitiba, Porto Alegre, Santos, Manaus e Belém e permeou toda a década de 1940 e 1950.

Prestes Maia, antes de atuar no Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, foi convidado a trabalhar no “Plano de Avenidas de São Paulo”, entre 1927 e 1930. A proposta foi desenvolver um anel que contornasse o centro tradicional sem penetrá-lo, preservando o “triângulo” histórico. Este trabalho foi patrocinado pela Comissão de Melhoramentos do rio Tietê de Ulhôa Cintra, apoiado por Pires do Rio. Sua proposta era composta pelas margens dos rios Tietê e Pinheiros, seguindo até a cabeceira do Ipiranga e descia o Vale do Tamanduateí. A margem direita do canal do Tietê foi reservada para uma nova estação central e a realocação das ferrovias. Na margem esquerda foi proposto as vias marginais ligando a propostas de parques para a cidade.

O centro era o perímetro de irradiação para as avenidas radiais e as avenidas marginais ao rio Tietê, junto com o rio Pinheiros, constituíam a abrangência do plano, figura 15 Maia se inspirou nos projetos de Paris, Moscou e Berlim, figura 16, e fez uma proposta com enfoque viário. Seu plano contemplava princípios expansionistas radial-perimetral com sucessões de anéis em torno de um centro, que representa graficamente um desenho geométrico.

A proposta abriu caminho à modernização capitalista e industrial, ampliava o centro e descentralizava o comércio, enquanto as radiais ligavam os bairros e permitiam um trânsito fluido. Prestes Maia reconheceu a grandiosidade do projeto e colocou como sugestão a implantação gradual, adaptável à realidade e a novos fatores (CAMPOS, 2000; LEME, 1999).

Além de engenheiro, Prestes Maia, também foi professor da Escola Politécnica de São Paulo, trabalhou na Diretoria de Obras Públicas (D.O.P.) da Secretaria de Viação de Obras Públicas e foi prefeito da cidade de São Paulo por duas gestões, 1938 a 1941 e 1941 a 1945. Dessa forma, Prestes Maia executou diversos projetos na cidade de São Paulo, como por exemplo as obras de canalização do trecho Osasco a Ponte Grande (LEME, 1999)

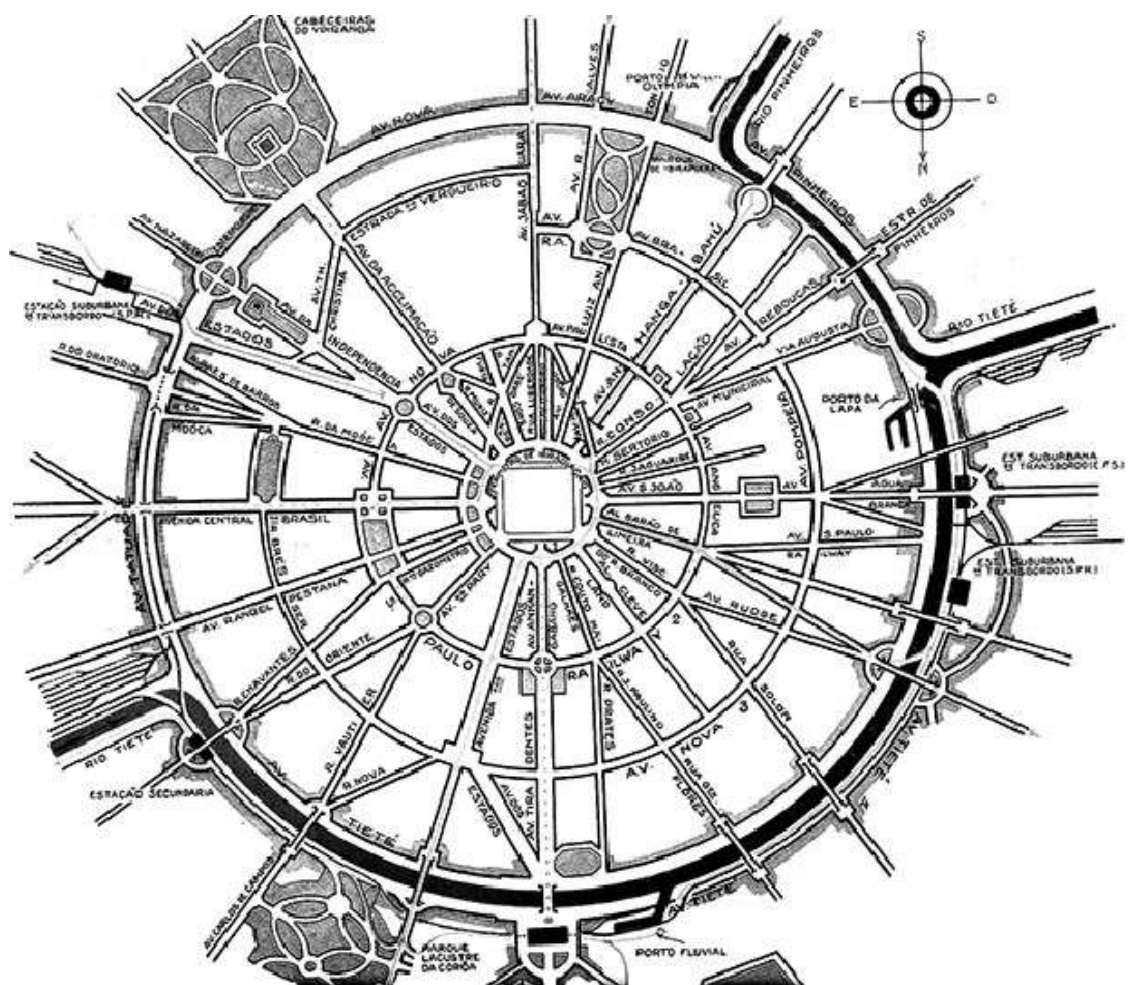


Figura 15: Plano de Avenidas de São Paulo de Prestes Maia
 Fonte: Campos, 2000

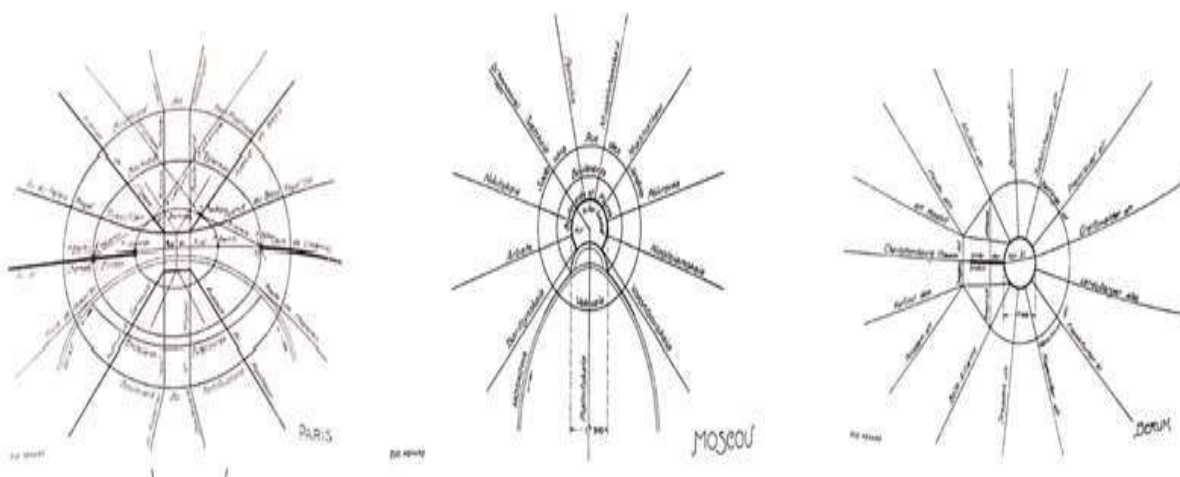


Figura 16: Esquemas teóricos de Paris, Moscou e Berlim.
 Fonte: Campos, 2000

Já na cidade de Campinas, a realização do Plano de Melhoramentos Urbanos levou quase quarenta anos para ser executado, pois foi necessária a demolição de diversos imóveis para a ampliação das ruas e muito investimento financeiro para colocar em prática a proposta. A favor do capital imobiliário, o poder público privilegiou os interesses dos agentes privados. Foram loteadas antigas fazendas de café, transformando-se glebas em novos bairros com a anuência da administração pública e, ainda, a isenção de impostos aos proprietários para os lotes não vendidos. O governo municipal auxiliou enormemente o capital privado, diminuindo os riscos dos empreendimentos e permitindo a abertura simultânea de vários lotes por toda cidade. (SEMEGHINI, 1988).

As precárias condições de moradias dos cortiços e porões existentes pioraram devido aos problemas sanitários e de libertinagem. O medo de uma nova epidemia rondava a administração municipal que desejava uma solução para os cortiços. Desse modo, foram aprovadas legislações³ que atenuaram ou minimizaram as construções de moradia econômica no centro da cidade, contribuindo para a erradicação dos cortiços (BADARÓ, 1986). A proposta de Prestes Maia foi muito audaciosa com seu projeto de modernização na área central da cidade e só se tornou possível graças aos altos investimentos públicos destinados a ela. Cabe, no entanto, ressaltar que a população mais carente se instalou nos arrabaldes do município, praticamente sem infraestrutura (RODRIGUES, 2011).

Com os altos preços dos terrenos e aluguéis na área central, inicia-se uma busca acentuada por terrenos e moradias operárias em bairros afastados. Juntamente com os trabalhadores, as indústrias foram em busca de lotes com

³ Lei 43 de 1895 – Regulamentada em 1896 ditada normas de higiene e solidez a edificações construídas no perímetro urbano, constituindo o primeiro código de construções da cidade.

Decreto 76 de 1934 – Institui o Código de Construção que regulamenta as condições de arruamento e construções, fixa limites de alturas para edifícios e organiza a cidade de Campinas em quatro zonas.

Ato 118 de 1938 – Concepção inicial do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas propondo um tratamento especial para a área central, alargamentos de ruas, padronização das edificações particulares, novas disposições dos edifícios públicos, novas áreas verdes, um zoneamento próprio dentre outras atribuições para a cidade.

valores mais baixos. Essa junção de fatores, fortalecida pelo governo local através de incentivos fiscais para loteamentos em diversas glebas nos arrabaldes da cidade, promoveu o surgimento de um novo padrão de urbanização a partir de 1940. Esse padrão era composto por um centro planejado com ruas e avenidas largas para a fluidez no trânsito e uma ostensiva expansão urbana com uma malha assimétrica e retalhada, com vazios urbanos à espera de valorização e com difícil conexão entre elas (SEMEGHINI, 1988; RODRIGUES, 2011).



CAPÍTULO 02

LEGISLAÇÃO E EXPANSÃO URBANA EM CAMPINAS

Projetos Novo Teatro - Lagoa do Taquaral

Fonte- Acervo do Museu de Imagem e Som,
Autor: Henrique de Oliveira Jr. Data: 27 de
outubro de 1965.

Novo Código de Construções

O crescimento notável de Campinas, de seus bairros e dos seus distritos impõe de modo peremptório e insofismável que os Poderes Públicos passem a se preocupar em através de normas reguladoras, fixar delimitar, orientar esse mesmo desenvolvimento.

Urge, pois, que se elabore sem mais tardança um novo Código de Construções, para Campinas, pois, o atualmente em vigor, em que se pese algumas de suas incontestáveis vantagens, já está praticamente anacrônico e obsoleto.

Campinas necessita possuir legislação prática, objetiva, racional, destinada a regulamentar os novos arruamentos e as novas construções.

É um crime o que se tem feito entre nós, por falta de uma legislação adequada, em matéria de loteamentos e da localização de prédios e edifícios.

O zoneamento aqui é quase um mito.

Edifícios de apartamentos de muitos andares são construídos ao lado de prédios residenciais, roubando-lhes luz, calor e sol.

Fábricas donde se emanam odores desagradáveis são levantadas em ruas residenciais.

Em vias públicas estreitíssimas é permitida a construção de enormes prédios de 5, 6, 7, 9, 10 e até mais andares...

Nada é previsto, nada é planejado, nada é feito em defesa dos interesses básicos da coletividade por parte do Poder Público exclusivamente por falta de uma legislação apropriada.

Enquanto isso, a nossa cidade cresce desordenada e espetacularmente, criando problemas complexos aos administradores municipais, que ficarão, de futuro, em sérias dificuldades como, aliás, já no presente se deparam.

Por todos esses motivos que dizem respeito ao conforto, à saúde e à felicidade do nobre povo campineiro é preciso que o Prefeito e os Vereadores, de mãos dadas, encarem de frente o problema e procurem elaborar, sem maiores delongas, um novo Código de Construções, para a nossa Campinas.

E esse novo Código de Construções deverá ser o instrumento legal, que orientará a marcha de Campinas na estrada larga do seu destino de cidade progressista, dinâmica, civilizada.

A atual Câmara decretando e o atual Prefeito promulgando um novo Código de Construções, em prazo curto, terão realizado em favor do Município e da Cidade, que os elegeu, um alto, nobre e necessário serviço, que somente os poderá dignificar.

*Ruyrillo de Magalhães
A Defesa
29/05/1953*

De todas as décadas analisadas, entre 1930 e 1960, os anos cinquenta se destacaram pela formação e concretização do território campineiro. Nesse período, observa-se que o crescimento horizontal, que determinou a expansão do território municipal ocorreu de modo acentuado nos primeiros cinco anos desta década, devido à promulgação da lei nº 640/1951, que revogou o Código de Construção de Campinas. Tamaña expansão causou problemas que se sobressaíram ainda nesse período, descritas nas leis: nº 1184 de 1954 para formação da Comissão de Planejamento do Município, com intuito de minimizar os problemas causados nas áreas rurais, nos distritos e para os munícipes em geral; e na lei nº 1616 de 1956 que incentivava os proprietários de terras a não lotearem suas propriedades e mantê-las como produtora agrícola ou área florestada ou reflorestada.

Nos últimos cinco anos da década de 1950, houve um grande adensamento vertical no centro da cidade, com destaque à promulgação da lei nº 640/1951. Esse rápido crescimento horizontal e vertical só foi finalizado devido ao novo Código de Obras do município de Campinas, lei nº 1993/1959, que barrou essa expansão. A municipalidade tentou acompanhar esse crescimento ampliando o perímetro urbano de Campinas, e, entre as décadas de 1950 e 1960, houve quatro mudanças. A primeira ocorreu através da ampliação do perímetro em 1952, por meio da lei nº 0737; a segunda, em 1962 através da lei nº 2713; a terceira, em 1964 com a lei nº 3124; e a quarta, em 1969 com o sancionamento da lei nº 3835. Todas as alterações legislativas viabilizaram as transformações ocorridas no território campineiro consolidando as características urbanas que se reproduziram em menor intensidade nos anos subsequentes.

Para descrever esse processo, o capítulo 02 foi dividido em quatro partes, iniciando com um respaldo histórico entre os anos 1950 e 1970; as outras duas partes como objetivo de esmiuçar o desdobramento das leis apontadas, identificando os resultados desse processo legislativo; finalizando o capítulo 02 com o estudo do Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas (PPDI), que se trata de um Planejamento Urbano em Campinas com um viés de plano diretor ocorrido em 1970.

2.1. OS ANOS SUBSEQUENTES: ENTRE 1950 E 1970

A volta de Getúlio Vargas como presidente do Brasil, em 1951, foi acompanhada de grandes ressentimentos políticos por parte de seus adversários. Estes iniciaram rapidamente um ataque contra o presidente recém-eleito, já que, para a oposição, a sua vitória significava que a democracia brasileira não estava funcionando. Além dos fatores internos a serem enfrentados, como por exemplo o problema da inflação, desvela-se ao mundo a Guerra Fria, que gerou o conflito armado entre Estados Unidos e Coréia do Norte (SKIDMORE, 1985).

Com a recente finalização da Segunda Guerra Mundial e, devido ao exército brasileiro ter lutado ao lado dos americanos no final da guerra, havia entre os brasileiros um sentimento de lealdade ideológica ao povo norte americano. Na política brasileira, surgiram representantes com posturas controversas em duas questões de grande interesse nacional. A primeira se tratava da posição política que o Brasil adotou na Guerra Fria. O presidente dos Estados Unidos estava pressionando o Brasil, entre 1951 e 1952, para assinar um acordo e enviar tropas contra a Coréia do Norte. E a segunda questão foi com relação à exploração de recursos minerais brasileiros, especialmente o petróleo, por parte de países estrangeiros (SKIDMORE, 1985).

Reeleito Getúlio Vargas, foi necessário formar alianças políticas para conseguir concretizar seu plano de governo. Para um bom andamento de sua gestão e, ao mesmo tempo como aliança política, Getúlio aceitou a imposição feita pelos militares de respeitar a nova Constituição e os direitos impostergáveis dos militares. Para tal obrigação, foi preciso justificar seus atos perante o corpo de oficiais, conseguindo, assim, permanecer como presidente do Brasil (SKIDMORE, 1985). No entanto, houve uma incongruência de Getúlio Vargas no modo dual de trabalhar a economia do país, já que, por um lado, pregava uma economia nacionalista, e por outro, aceitava as regras tradicionais de um sistema econômico internacional. Isso ocorreu por conta do relacionamento com os

Estados Unidos, que ofereceu assistência técnica e empréstimos a longo prazo ao Brasil.

A ideia de criar um banco com o modelo do BNDE originou-se em 1951, unindo as aspirações políticas de Getúlio Vargas em desenvolver uma industrialização acelerada, coincidindo com o momento de reorientação política norte-americana para com os países latino-americanos. A união dos ideais políticos proporcionou a Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), instituída em 1951. A CMBEU elaborou 41 projetos de infraestrutura no valor total de Cr\$ 21,9 bilhões de cruzeiros (ARAUJO, 2007). Essa experiência proporcionou a elaboração, em 1951, e criação, em 1952, de um Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico, ou BNDE, cujo objetivo era sanar as deficiências de infraestrutura que impediam o Brasil de crescer economicamente.

Primeiramente, o BNDE foi utilizado nas áreas de transportes e energia, dois dos pontos de maior necessidade naquele momento. Ao final do ano 1951, foi enviado ao Congresso um projeto de lei para a criação de uma empresa petrolífera de capital misto. Foi chamada de Petrobrás, e a proposta para esta empresa era possuir a maior parte das ações, sendo o Brasil responsável pela perfuração dos poços e das refinarias, mantendo, assim, o monopólio nacional (ARAÚJO, 2007; SILVA, 1983; SKIDMORE, 1985). O BNDE foi provedor de financiamentos a longo prazo, baseado em fundos fiscais. Atendeu as necessidades de prover financiamentos sem recorrer às emissões monetárias, consideradas inflacionárias (ARAÚJO, 2007).

A proposta de uma empresa estatal levantou grande discussão entre os políticos, intelectuais, militares, empresários, dentre outros grupos da época, sendo na sua maioria a favor da estatal, sua aprovação ocorreu em 1953. O projeto de lei de sua criação não era apenas por motivos nacionalistas de investimentos, o petróleo importado juntamente com os suprimentos de petróleo estava consumindo um grande montante financeiro e, com a Petrobrás, aliviaria os crescentes gastos neste setor (SILVA, 1983 SKIDMORE, 1985).

Em 1972, foi inaugurada a refinaria da Petrobrás em Paulínia, momento em que a cidade já era emancipada de Campinas desde 1964. A região possuía

muitos atributos que motivaram a escolha deste município, como rápido acesso a São Paulo, boas opções para escoamento da produção e facilidades de logística para de transportes rodoviário, ferroviário e aéreo do estado de São Paulo. Com a intensificação da industrialização nas décadas de 1950 e 1960, foi incorporado grande volume de mão de obra assalariada nos setores recém-implantados, principalmente no comércio e transportes, o que proporcionou suporte necessário à expansão industrial. Conforme as tabelas 03 e 04, é possível verificar que o período com o maior índice de crescimento da população brasileira foi na década de 1960. A cidade de Campinas apresentou crescimento contínuo iniciado na década de 1950 e aumentando de década a década até 1980, destacando-se superior aos índices nacionais e estaduais, conforme apresenta a tabela 5.

Tabela 3: População total no Brasil entre 1940 e 1980 – Valores percentuais

População em milhões		
Ano	Total	Taxa de Crescimento
1940	41,1	
1950	51,9	26,27
1960	70,0	34,87
1970	93,1	33,00
1980	119	27,81

Fonte: Censos Demográficos – IBGE

Tabela 4: População total em Campinas entre 1940 e 1980 - taxa média de crescimento geométrico

População		
Ano	Total	Taxa de Crescimento (%)
1940	129.940	
1950	152.547	1,62
1960	219.303	3,70
1970	375.864	5,54
1980	664.559	5,86

Fonte: Censos Demográficos – IBGE

Tabela 5: Urbanização em %

Urbanização em %			
Ano	Brasil	São Paulo	Campinas
1950	36	53	70
1960	45	63	84

Fonte: Censo do IBGE

A inserção do ônibus como transporte público e seu acesso às grandes distâncias, como em áreas periféricas, a crise do aluguel e a ineficiência do Estado para solucionar a crise habitacional, tornou a fórmula: loteamento popular + casa própria + autoconstrução, o modo de vida da classe trabalhadora, proporcionando aumento da industrialização para materiais voltados à construção civil (CANO, 2011; MAUTNER, 2015). No entanto, com a troca dos equipamentos por outros com maior tecnologia, ocorreu uma substituição de mão de obra, passando a ser cada vez mais especializada, tornando a década de 60 não muito promissora para os trabalhadores com baixa escolaridade (CANO, 2011).

Em 1956, ano em que Juscelino Kubitschek toma posse como presidente, procurou-se intensificar a industrialização com base em um padrão de acumulação voltado a bens de consumo duráveis, que se tornaram acessíveis a todas as classes devido a difusão do sistema de crédito. O fácil acesso ao crédito para compras de bens duráveis proporcionou uma modernização com uma urbanização precária nas periferias (MAUTNER, 2015). Entre 1960 e 1980, ocorre um aumento significativo de eletrodomésticos por domicílios, como por exemplo: número de rádios de 23% para 63%, televisores de 9% para 73%, geladeiras de 23% para 63%, etc. (MAUTNER, 2015, *apud* FARIA & SILVA, 1983, p. 248).

Com a ampliação das rodovias em todo o país, foi incentivada a implantação de indústrias automobilísticas, reforçando o crescimento urbano ao longo dessas autoestradas. Pela sua adjacência com São Paulo e facilidade em interligar com o interior paulista, a cidade de Campinas cresce rapidamente nesse período. A rodovia Anhanguera já servia Campinas, mas necessitava de melhorias como: realizar sua duplicação e concluir o trecho que ligaria São

Paulo-Jundiaí-Campinas. Todas essas melhorias ocorreram em 1953, tornando a rodovia Anhanguera a primeira pista duplicada no país.

Em 1972, cruza Campinas a rodovia Dom Pedro I, como mostra a figura 17, esta permite acesso direto às praias paulistas e ao Rio de Janeiro, além de cruzar com as rodovias Presidente Dutra e Carvalho Pinto. Somando-se à infraestrutura rodoviária em 1948, o campo de aviação de Viracopos teve o seu primeiro hangar construído e, em 1950, a estação de passageiros, transformando-se no aeroporto nacional de Campinas. Em 1957, sua pista foi ampliada e seu terminal de carga construído, possibilitando se elevar à categoria de aeroporto internacional, que ocorreu em 1960 (CONTADOR, 2014). Nessa fase de crescimento industrial nacional, Campinas recebeu grandes indústrias, tanto as nacionais quanto as internacionais, alavancando grandes avanços por parte da infraestrutura urbana, principalmente com relação às estradas e ao aeroporto.



Figura 17: Imagem aérea de Campinas de 1959 mostrando o cruzamento das Rodovias Anhanguera e Dom Pedro I

Fonte: Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, alterado pela autora

Destaca-se, nesta fase de crescimento industrial nacional, os distritos de Paulínia e Sumaré, que neste momento faziam parte do município de Campinas. Em Paulínia, no ano de 1942, foi instalado o complexo industrial da Rhodia (Companhia Química Rhodia Brasileira), de origem francesa, que viu sua produção comprometida por consequência da Segunda Guerra Mundial, já que, naquele período, o fornecimento do álcool etílico produzido pelos estados do nordeste do Brasil sofria com o litoral bloqueado com submarino. . Neste contexto, Roberto Moreira e Lucien Genevois compraram uma fazenda no interior paulista para plantar cana e produzir o próprio álcool. Em 1944, a Rhodia produziu os primeiros litros de álcool com cana da sua própria fazenda.

Em Paulínia, além da Rhodia, havia pequenas fábricas de tecelagem que permitiam diversificar as opções de emprego, além da agricultura e casa de famílias (MÜLLER; MAZIERO, 1999). A primeira grande empresa que se estabeleceu em Sumaré foi a 3M, em 1946, e, no momento em que a Anhanguera foi asfaltada, em 1948, atraiu novas empresas como Tratores do Brasil, em 1953, a Goodrich, em 1958, Eletrometal, em 1961, e, em 1964, a Minasa, Granja Ito, a Sanbra, a Tema-Terra, a Bukman, a Cobrasma-Braseixos, a Johnson entre outras (TOLEDO, 1995).

Com o aumento da ocupação urbana em Campinas, conforme apresentado na tabela 6, foi necessária a ampliação da rede de infraestrutura urbana em toda a cidade. A implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas possibilitou ampliar e reformular a rede de água e esgoto, no fim dos anos 30 até começo dos anos 40, financiada com o pagamento de uma dívida do governo estadual com Campinas (RAC, 2000, pág. 91). No entanto, o trabalho de ampliação da rede de água e esgoto foi prejudicado com o início da Segunda Guerra Mundial, devido às dificuldades de importação dos materiais, e foi retomada com maior afinco em 1948, sendo perceptível através das tabelas 7 e 8 (CONTADOR, 2014).

Tabela 6: Área ocupada pela cidade de Campinas

Períodos	Área Total
1730 - 1945	16.246.000
1946 - 1954	53.653.130
1955 – 1976	85.737.828

Fonte: Rede Anhanguera de Comunicação (RAC), 2000 apud ZIMMERMANN 1989, p.172

Tabela 7: Expansão das redes e ligações de água em Campinas de 1942 a 1949

Ano	Rede de águas construída	Novos prédios ligados
1942	6.822m	347
1943	5.182m	204
1944	1.760m	210
1945	2.667m	194
1946	2.010m	390
1947	4.864m	613
1948	8.130m	1.238
1949	6.044	1.077

Fonte: CONTADOR, 2014 pág.94

Tabela 8: Expansão das redes e ligações de esgoto em Campinas de 1942 a 1949

Ano	Rede de esgoto construída	Novos prédios servidos
1942	8.835m	560
1943	2.550m	215
1944	4.698m	278
1945	2.246m	198
1946	2.810m	327
1947	3.947m	430
1948	5.862m	674
1949	5.190m	585

Fonte: CONTADOR, 2014 pág.94

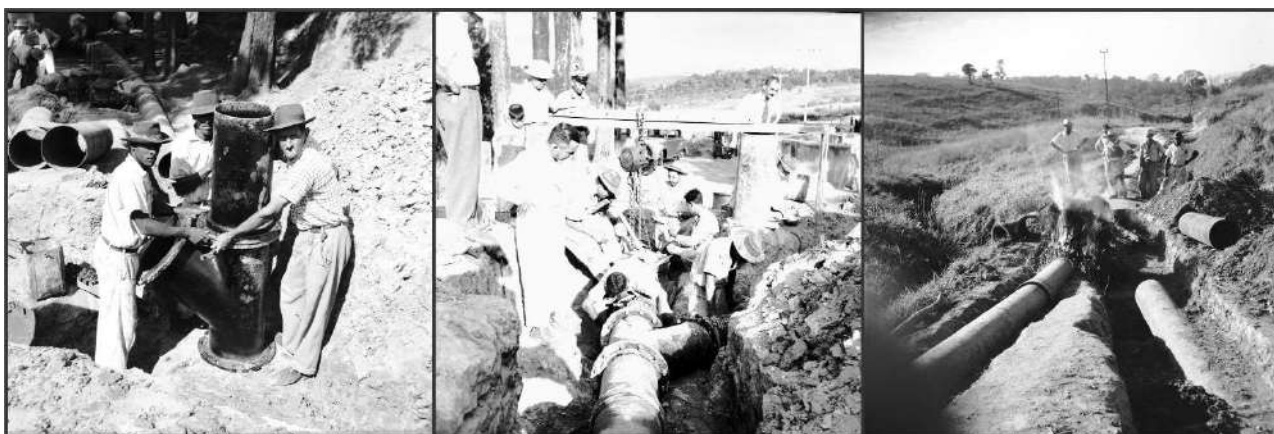


Figura 18: Funcionários trabalhando na extensão de rede de infraestrutura da SANASA.

Fonte: Acervo MIS. Autor Henrique de Oliveira Jr. Data: 1952

Em 30 de novembro de 1944, o Estado sancionou o decreto-lei nº 14.334 com novas divisões administrativas e judiciárias. Essa norma alterou a situação de Rebouças, elevando a vila com o nome de Sumaré, Arraial dos Souzas foi redesignada como vila de Souza, vila de Valinhos emancipado como município e nomeada como Valinhos, e, por fim, José Paulino também elevada a distrito, com o nome de Paulínia. Na década de 1940, Rebouças (Sumaré) contabilizava cerca de 5.188 habitantes, e, em 1950, chegava a 6.000 habitantes, assim como Paulínia, que no mesmo período também possuía 6.000 habitantes. Valinhos e Cosmópolis possuíam, respectivamente 6.818 e 5.896 habitantes, em 1940. Dez anos depois, Valinhos tem um crescimento e chegou a 9.974 habitantes; Cosmópolis teve um tímido crescimento para 6.719, já emancipado de Campinas, servia de apoio para Paulínia e Sumaré a fazerem o mesmo. Segundo Badaró (1986), estima-se que Campinas, em 1956, tinha 135 mil habitantes, e é provável que esse número tenha se elevado a 285 mil habitantes no ano de 1967 (BADARÓ, 1986).

2.1.1 – CRESCIMENTO PERIFÉRICO E A POLÍTICA DO BEM-ESTAR SOCIAL

No Brasil, o crescimento populacional e o aumento do índice de urbanização se iniciaram no fim da Segunda Guerra Mundial. Esse processo só foi possível devido à urbanização, onde o governo federal investiu em programas

nacionais, infraestrutura urbana, saneamento básico, conseguindo reduzir a mortalidade infantil e aumentar mobilidade urbana, integrando todo o território nacional através de estradas de ferro e com a construção de estradas de rodagem (SANTOS, 2009).

Nota-se que, a partir de 1950, o Brasil passou por um processo de aglomeração da população e da urbanização. Observando as tabelas 09 e 10, verifica-se o rápido crescimento urbano no Brasil, e, especificamente a tabela 10 mostra dados do crescimento da população urbana no Brasil e os números por regiões brasileiras, com grande destaque para a região sudeste, que apresenta os maiores valores. Já a tabela 09 mostra dados numéricos de cidades entre 100 e mais de 500 mil habitantes, destacando o início da expansão urbana no Brasil ocorrida em 1950.

Tabela 9: Cidades brasileiras entre 100 e 600 mil habitantes ao longo dos anos de 1940 e 1970

Habitantes	1940	1950	1960	1970
Entre 100 e 200 mil	11	15	28	60
Entre 200 e 600 mil	5	9	11	19
Mais de 500 mil	2	3	6	9
Total	18	27	45	88

Fonte: SANTOS, Milton. A Urbanização Brasileira. Página 82

Tabela 10: Crescimento da população urbana brasileira segundo as suas regiões

População em milhões	1950	1960
Brasil	18.782.981	32.004.817
Norte	580.867	983.278
Nordeste	4.744.808	7.680.681
Sudeste	10.720.734	17.818.659
Sul	2.312.985	4.469.103
Centro-Oeste	423.497	1.053.106

Fonte: SANTOS, Milton. A Urbanização Brasileira. Página 65

Também ganha destaque o estado de São Paulo, em 1950, pois apresentava oito municípios que já possuíam mais de 80 mil habitantes, segundo os dados do IBGE de 1950. A cidade de Campinas, por sua vez, tinha mais de

150 mil habitantes, classificando-se como terceira maior cidade do estado em 1950. Os oitos maiores municípios nesta data eram: São Paulo (2.198.096), Santos (203.562), Campinas (152.547), Santo André (127.032), Sorocaba (93.928), Ribeirão Preto (92.160), Piracicaba (87.835) e Marília (86.844). O conjunto dos oitos municípios representavam 33% da população do estado de São Paulo. Os fatores que propiciaram o aumento da densidade demográfica dessas cidades foram a diversificação do consumo, a mudança do transporte público - do bonde para o ônibus, a elevação do nível de renda e uma maior divisão do trabalho, sendo que todas essas características proporcionaram esse aumento. Desse modo, observamos a relevância da cidade de Campinas para o estado de São Paulo (SANTOS, 2009).

Com o crescimento periférico se sobressaindo em diversas cidades brasileiras, o governo federal, entre 1960 e 1970, passa a implantar conjuntos habitacionais, com o Banco Nacional de Habitação (BNH), e, posteriormente, com o Sistema Financeiro de Habitação (SFH). O SFH assume o papel de financiar a construção e prover crédito para a nova classe média poder produzir suas habitações e investir no consumo de bens duráveis, iniciado no governo de Juscelino Kubitschek. Desse modo, o governo a partir dos anos 70, adquire terras como forma de reserva de valores, e, ao prover habitação com essa maneira de atuação, o Estado assumiu o papel ideológico do “bem-estar social”, no qual atendia às reivindicações das classes operárias, mediando, ao mesmo tempo, sua construção (VIZIOLI, 1998; FERREIRA, 2005; MAUTNER, 2015).

A atuação do Estado com a retórica de “bem-estar social” é alcançada de modo pontual com foco em seleta classe social. Por outro lado, ao financiar a compra e construção da casa própria, o governo organiza e desenvolve uma demanda constante para os níveis de renda que conseguem utilizar a nova faixa de linhas de crédito, classe média e alta (MAUTNER, 2015).

A tabela 11 mostra que 65% das famílias que conseguiram obter a linha de crédito financiando sua habitação possuía renda acima de cinco salários-mínimos, e no total, é perceptível que este grupo resulta em 80% do volume de créditos financiados.

Tabela 11: Brasil, 1965 – 1985. Financiamento para habitação pelo SFH, segundo faixa de renda.

Faixa de Renda (SM)	Contingentes de Famílias (%)	Volumes de Financiamento (%)
< 1,5	20,0	1,3
1,5 – 3,5	32,0	5,1
3,5 – 5,0	13,0	14,1
5,0 – 7,0	12,0	20,4
7,0 – 9,0	10,0	22,3
9,0 – 11,0	5,0	11,9
11,0 – 16,5	7,0	23,2
16,5 <	1,0	1,8

Fonte: Núcleo de Estudos de Políticas Urbanas, Unicamp, 1985 apud. MAUTNER, 2015, p.251.

Entre o final dos anos 60 e os anos 70, ocorreram as reformas tributárias, financeiras, estaduais e bancárias, o que fortaleceu os estados brasileiros e restaurou o poder dos gastos públicos. Em 1967 e 1968, o Brasil estava com taxas elevadas de crescimento do produto interno bruto (PIB) e da renda nacional, acreditando o governo que pudesse transformar o Brasil em uma grande potência (CANO, 2011). Juntamente com a chegada de multinacionais, a indústria brasileira teve um crescimento considerável e, em menos de uma década, o Brasil se tornou a oitava economia do mundo, cenário que garantiu o “milagre econômico” (FERREIRA, 2005).

Tabela 12: Histórico do PIB brasileiro anual desde 1962

Ano	PIB Brasil (Var. % anual)	Ano	PIB Brasil (Var. % anual)
1962	6,60%	1972	11,94%
1963	0,60%	1973	13,97%
1964	3,40%	1974	8,15%
1965	2,40%	1975	5,17%
1966	6,70%	1976	10,26%
1967	4,20%	1977	4,93%
1968	9,80%	1978	4,97%
1969	9,50%	1979	6,76%
1970	10,40%	1980	9,23%
1971	11,34%	1981	-4,25%

Fonte: IBGE. Informações disponíveis no SGS - Sistema Gerenciador de Séries Temporais, no site do Banco Central. acesso: janeiro/2021

No entanto, o Estado de bem-estar social começou a ruir ainda na década de 1970 se agravando nos anos 1980. O processo de concentração da população nos grandes centros industriais não foi acompanhado pelo estado gerando uma falta de infraestrutura urbana mínima e a piora na qualidade de vida da população. Com as periferias crescendo descontroladamente, o governo precisou assegurar uma moradia mínima aos trabalhadores. A autoconstrução passa a ser incentivada pelo governo, gerando um descontrole maior nas periferias, mas, ao mesmo tempo assegurando uma moradia mínima para a classe trabalhadora a preços baixos e sem elevar o custo do salário da população para que ela pudesse obter sua habitação (FERREIRA, 2005).

Esta crise econômica esteve relacionada ao sistema monetário internacional e problemas petrolíferos que ocasionaram uma paralisação no ritmo de crescimento dos países industrializados. A instabilidade petrolífera afetou demasiadamente a economia e a política de vários países do mundo. O petróleo, no período de 1960 a 1973, foi sinônimo de prosperidade e riqueza, promovendo o auge e o declínio de uma nação em curto período, em razão das variações de preço, ofertas e demandas. Durante esses treze anos, houve uma expansão do consumo de petróleo frente ao crescimento da sociedade mundial. O domínio do petróleo, até a década 70, estava concentrado com os estadunidenses e europeus. Ambos extraíam o petróleo dos países do Oriente Médio a baixo custo e obtinham altos lucros com sua comercialização; essa concentração nas mãos desses blocos ocorreu até meados do século XX. Em 1960, foi criada a Organização dos Países Exportadores de Petróleo⁴ (OPEP), e tinha o intuito de concentrar forças e garantir o controle das regiões petrolíferas no Oriente Médio. A OPEP por ser contra os interesses dos europeus e norte-americanos, desejava ser reconhecida e se fortalecer em questões geopolíticas regionais e mundiais (ALMEIDA; SOUZA, 2019). Em outubro de 1973, ocorreu a

⁴ A OPEP é uma organização Internacional fundada, em 1960, pela Arábia Saudita, Venezuela, Irã e Kuwait e possui sede em Viena, Austrália. Atualmente, 2021, ela conta com 13 membros no total, contando com os países de origem mais a Líbia, Emirados Árabes, Argélia, Nigéria, Gabão, Angola, Guiné Equatorial e Congo.

guerra do Yom Kippur⁵, quando os exércitos egípcios e sírios atacaram Israel travando a guerra. Nesse momento a OPEP aumentou os preços do barril de petróleo de US\$ 2,90 para US\$ 5,00, anunciou embargo aos Estados Unidos e à Holanda e promoveu um corte na produção petrolífera. Ao final do mesmo mês, foi anunciado um novo aumento nos barris de petróleo, passando para US\$ 11,00 (ALMEIDA; SOUZA, 2019).

Como consequência da crise do petróleo, houve um aumento da inflação e redução do crescimento de ordem mundial. Nessa conjuntura, os Estados Unidos sofreram uma grande recessão, aumentou a taxa de desemprego e inflação, causando uma desvalorização da sua moeda. Essa situação desregulou todo o sistema econômico e comercial ocidental, já que, desde a década de 40, o dólar americano era utilizado como referência econômica. Assim como os Estados Unidos, a Europa também sofreu contrações econômicas e se iniciaram, então, estudos e incentivos para fontes alternativas de energias e a busca por novas reservas de petróleo (MARINHO, 2010; ALMEIDA; SOUZA, 2019).

Todos esses problemas relacionados à crise do petróleo mostraram que o Brasil possuía uma fragilidade estrutural econômica. Essa situação forçou a uma mudança do paradigma econômico, passando do modelo keynesiano para o neoliberal na defesa do “Estado Mínimo”, instaurando a privatização de diversas empresas estatais e a desregulamentação gradual da economia. Isso resultou na diminuição da atuação, ou até mesmo na desobrigação do poder público a agir em diversos setores, como educação e saúde (ALMEIDA; SOUZA, 2019). Esse novo cenário econômico, nacional e internacional, finaliza com os anos gloriosos que proporcionaram todo o crescimento econômico e industrial no Brasil.

⁵ **A guerra do Yom Kippur:** “Durou vinte dias do mês de outubro de 1973. O motivo principal da Guerra do Yom Kippur foi a anexação de territórios sírios e egípcios por Israel durante a Guerra dos Seis Dias, em julho de 1967. Esses territórios eram a Península do Sinai, uma parte do Canal de Suez, a Faixa de Gaza, a Cisjordânia e as Colinas de Golã. Aproveitando as comemorações judaicas e de falhas no sistema de inteligência do exército israelense, Egito e Síria atacaram Israel em 06 de outubro de 1973.” (Fonte: Site História do Mundo disponível em: www.historiadomundo.com.br/idade-contemporanea/guerra-do-yom-kippur-e-a-crise-do-petroleo.htm acesso janeiro/2021).

2.2. LEI FEDERAL E ESTADUAL E SUA AÇÃO NO MUNICÍPIO. EMANCIPAÇÃO MUNICIPAL: DA LEI N.º1/1947 A LEI COMPLEMENTAR N.º 1/1967

No ano 1946, o Brasil viveu uma expectativa de novos tempos, não apenas pela volta da democracia, mas também por uma nova Constituição, partidos políticos e eleições. Foi eleito Eurico Gaspar Dutra, cuja gestão política foi de 1946 a 1950. Seu governo se inicia com grandes desafios, econômicos, inflacionários, especulação imobiliária, alimentícia, reequipamento industrial, dentre outras questões herdadas de um governo ditatorial, necessitando de uma política econômica de reconstrução (SARETTA, 1995).

Cabe ressaltar que, desde o período republicano, foi difícil o repasse econômico aos municípios, pois sua autonomia era restrita, sendo desfavorecidos e discriminados nas rendas públicas. No decorrer do tempo, o tesouro nacional arrecadava mais de 63% dos tributos pagos por todos os brasileiros; os municípios, em contrapartida, não recebiam mais que 7% até 1945, e o restante do valor voltava aos estados. Com a arrecadação financeira direcionada para os órgãos federais e estaduais, devido ao Estado Novo, os municípios tiveram dificuldade em honrar todos os compromissos que envolviam a administração pública. Nessa fase, não foram realizados investimentos públicos em larga escala. Somente em 1946, com a nova Constituição Federal, e com o aumento do repasse fiscal aos municípios, estes conseguem dar um novo ritmo aos seus investimentos (BALEEIRO; SOBRINHO, 2001). Desse modo, os governos estaduais, começaram a estimular a criação de novos municípios para atrair mais recursos financeiros para os estados (FERRARI, 2016 apud MELLO, 1971). Com a nova Constituição de 1946, a autonomia foi devolvida aos municípios, e, dentre outros benefícios, retornava o valor total dos impostos de indústrias e profissões, uma vez que anteriormente era repassado apenas 50% (BALEEIRO; SOBRINHO, 2001).

O imposto de renda também sofreu alterações no seu repasse alterando de 10% dividido em parcelas iguais 3,33%, para 15%, dividido em parcelas iguais 5% aos municípios, estado e federação. Outra medida que também beneficiou financeiramente os municípios foi o repasse anual de 30% do valor excedente

arrecadado dos estados (excluindo as taxas de exportação) (BALEEIRO; SOBRINHO, 2001).

A Constituição Federal de 1946 previu a possibilidade de divisão territorial, mas as regras para ocorrer essa divisão deveriam ser determinadas pelo governo estadual, conforme descrito no documento:

Título I – Da Organização Federal
Capítulo I – Disposições Preliminares
Art.3º Os Territórios poderão, mediante lei especial, constituir-se em Estados, subdividir-se em novos Territórios ou volver a participar dos Estados de que tenham sido desmembrados.
(BALEEIRO; SOBRINHO, 2001, p.63)

Desse modo, cada estado desenvolveu uma lei específica para dispor da organização dos municípios. No Estado de São Paulo, foi desenvolvida a lei nº1, de 18 de setembro de 1947, que descreve quais são as condições mínimas para um território se constituir em um município.

Artigo 1.º - São condições necessárias para qualquer território constituir-se em município:
I - População mínima de quatro mil (4.000) habitantes;
II - Renda mínima de duzentos mil cruzeiros (Cr\$ 200.000,00) anuais.
§ 1.º - O limite de renda estabelecido no n. II será reduzido à metade quando a sede do município distar, por via férrea ou de rodagem, vinte e cinco (25) quilômetros, pelo menos, da sede do distrito a ser elevado a município.
§ 2.º - Os municípios que não preencherem as condições estabelecidas neste artigo serão anexados a município ou municípios vizinhos, por escolha da população local, (...).
§ 3.º - Poderão ser criados municípios localizados até quatro (4) quilômetros da linha limítrofe do Estado, sem as exigências estabelecidas neste artigo.
§ 4.º - Os distritos poderão dividir-se em subdistritos.
(Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo - Lei nº1, de 18 de setembro de 1947)

Com as regras determinadas, pelo governo federal e estadual, e com o aumento de repasse financeiro para aos estados, inicia-se, na década de 1950 um aumento exponencial de emancipação dos municípios que ocorreu nas duas décadas seguintes, como mostra a tabela 13.

Tabela 13: Municípios no Brasil

Ano	Existentes	Criados	
		Absoluto	%
1940	1.574	-	-
1950	1.889	315	20,01
1960	2.766	877	46,43
1970	3.952	1.186	42,88
1980	3.974	22	0,56

Fonte: FERRARI, 2016

A delimitação dos distritos e zonas ocorreram por parte do governo do estado ao emitir o decreto-lei nº 14.334 em 1944, que modificou os limites dos municípios paulistas. Campinas contava nesse ano 1.317.000km² distribuídos em três zonas e quatro distritos. A primeira zona é a Conceição, a segunda zona é a Santa Cruz e a terceira zona a Vila Industrial (GUIMARÃES, 1953). Os distritos foram considerados como vilas e que hoje representam Paulínia, Souzas, Sumaré e Valinhos, conforme o mapa apresentado na figura 19.

Vale ressaltar que, em 1946, o município de Campinas possuía os distritos de Souzas, Rebouças, Valinhos e Paulínia, os quais vislumbraram com a lei estadual nº 1, de 18 de setembro de 1947, uma oportunidade de emancipar-se de Campinas⁶, com exceção de Souzas, que se mantém como distrito de Campinas até os dias atuais. A decisão de emancipar-se ocorreu devido ao descaso de Campinas com a população distrital, já que o desempenho dos serviços e a infraestrutura eram obtidos com morosidade e muita insistência por parte dos seus habitantes.

⁶ Com exceção de Cosmópolis que é elevado à categoria de cidade a partir do Decreto-Lei Estadual nº 14.334 de 30 de novembro de 1944.



Figura 19: Município de Campinas em 1938 com a limitação dos distritos.

Fonte: Centro de Memória da Unicamp, alterada pela autora

Observando as exigências da lei nº 1, os distritos verificaram que atendiam os requisitos necessários e, desse modo, ocorreram a emancipação de Rebouças (Sumaré), em 1954; Valinhos, em 1954; e Paulínia, em 1964. O distrito de Rebouças se emancipou de Campinas em 1954, cujo processo de separação não ocorreu de forma pacífica. Em 1953, inicia-se uma série de movimentos populares, reuniões e abaixo-assinados, nos quais a população desejava independência política de Campinas. Além do anseio pela liberdade municipal, houve a intenção de lideranças políticas locais de governar, influenciando na decisão do abaixo-assinado criado em 1953 (CRUZ, 2008). Baseado na lei estadual nº 1, de 18 de setembro de 1947, o distrito de Rebouças descobriu que já existia uma outra cidade com mesmo nome no Paraná, registrada como cidade em 1930, e, desse modo, foi escolhido o nome de Sumaré, homenageando uma orquídea popular na região.

Valinhos estava se desenvolvendo e aumentando sua população ao longo dos anos e, com a possibilidade do distrito se emancipar de Campinas e ter sua independência política, a população foi consultada sobre o assunto. No dia 16 de maio de 1952, foi marcada uma reunião na sede da União de Moços Católicos, onde compareceram 87 pessoas, e, assim, foi possível iniciar uma organização elegendo uma Comissão Oficial do Movimento Emancipacionista. O pedido foi enviado à Assembleia Legislativa que aprovou em 25 de julho de 1953, exigindo um plebiscito que ocorreu em 29 de novembro do mesmo ano. Compareceram à votação 875 eleitores obtendo o resultado de 866 votos a favor da emancipação. Com esse resultado, Valinhos tornou-se município a partir de 1954, organizando-se para promover as primeiras eleições municipais (SPADACCIA, 1988).

O último distrito a se emancipar de Campinas foi Paulínia, pois, assim como os outros distritos, também estava desgostosa com Campinas. O distrito de Paulínia arrecadava um volume financeiro considerável aos cofres públicos de Campinas e o retorno com melhorias e benfeitorias não eram condizentes. Em meados dos anos 1960, José Lozano de Araújo inicia um movimento para emancipar Paulínia, e sua grande dificuldade foi incutir na mente das famílias pacatas, as vantagens e o progresso advindos de ter Paulínia como um município independente (MÜLLER; MAZIERO, 2006). O distrito de Sousas se

manteve como parte do território de Campinas. O mapa da figura 20 apresenta Paulínia ainda como parte integrante do município de Campinas e os distritos ainda pertencentes a Campinas, Barão Geraldo, Sousas e Joaquim Egídio.



Figura 20: Mapa do município de Campinas onde Paulínia aparece ainda como distrito.
Fonte: Centro de Memória de Campinas (1938) alterado pela autora

Os municípios recém-criados não se desvinculam totalmente do território de origem, visto que metade do seu orçamento arrecadado deveria ser pago ao município sede, além de continuar responsável por uma parte das dívidas contraídas pelo município de sua proveniência.

Dispõe sobre a organização dos Municípios

Art.11 - o Município, criado ou acrescido com território de outro, responderá por uma quota parte das dívidas contraídas pelo Município prejudicado, proporcionalmente á metade da renda arrecadada em dito território.

§1º - Para efeitos deste artigo não serão computadas as dívidas contraídas para execução de obras e prestação de serviços que não tenham beneficiado o território desmembrado.

§2º - A quota de responsabilidade será apurada por peritos indicados pelas Câmaras Municipais interessadas, um para cada, dentro de seis meses contados da data de instalação do novo município. Não havendo acordo, a responsabilidade será determinada por via judicial.

§3º - Fixada a responsabilidade, consignará o novo município, em seus orçamentos, verbas próprias pelas quais correrão as despesas.

Art.12 – Os próprios municipais, situados em territórios desmembrados, passarão independentemente de indenização, á propriedade do município criado ou acrescido.

Parágrafo único – Quando os imóveis e instalações de qualquer natureza referidos neste artigo constituírem parte integrante e inseparável de serviço industrial, este passará, com todas as suas partes, para a propriedade e administração conjunta de ambos os municípios, na proporção da utilização respectiva do mesmo serviço.

(Assembleia Legislativa do estado de São Paulo - Lei Complementar nº1, de 18 de setembro de 1947)

A obtenção de recursos financeiros para a receita municipal era realizada através de impostos de propriedade urbana, taxações de serviços públicos, multas e excessos de arrecadação estadual, descritas detalhadamente na lei complementar nº 1, de 18 de setembro de 1947, destacada abaixo:

Título IV – Das finanças Municipais

Capítulo I – Da receita

Artigo 68 - A receita dos municípios será constituída pelas seguintes verbas:

I - Imposto predial;

II - Imposto territorial sobre terrenos urbanos;

III - tributos de licença para abertura e funcionamento de estabelecimentos comerciais, industriais e similares; negociantes ambulantes; veículos de qualquer natureza; obras ou edificações em geral; depósito de materiais nas vias públicas: utilização de logradouro público; extração de areia, pedra, barro ou quaisquer outros minerais; instalação e funcionamento de ascensores; afixação, colocação e exibição nas vias públicas de letreiros, emblemas, placas, anúncios,

toldos, cartazes e quaisquer outros meios de publicidade; instalação e utilização de aparelhos de pesar ou medir artigos destinados à venda ;
IV - Impostos de indústrias e profissões;
V - Impostos sobre diversões públicas;
VI - Taxas de conservação de estradas de rodagem;
VII - taxas de serviços municipais, como aferição de balanças, pesos, medidas e quaisquer aparelhos destinados a pesar ou medir; de fornecimento de água, luz, gás, energia, telefone, esgotos domiciliares, execução e conservação dos calçamentos, colocação de guias e sarjetas, limpeza das vias públicas, remoção de lixo, escórias e resíduos domiciliares, bem como pedágio em estradas, caminhos, pontes, viadutos, e outras obras e serviços executados ou conservados pelo município;
VIII - taxas sobre localização de negociante em mercado, feira ou em logradouros públicos em geral;
IX - Taxas de inumação, exumação, transferências de sepulturas e concessões perpétuas ou temporárias nos cemitérios municipais, e bem assim taxas de fiscalização dos cemitérios particulares;
X - Renda de matadouros e de quaisquer outros estabelecimentos ou serviços municipais;
XI - emolumentos relativos a atos de sua competência;
XII - multas por infração de contratos, lei ou ato municipal, e quaisquer outras que revertam em favor da municipalidade;
XIII - renda dos próprios municipais;
XIV - contribuição de melhoria, quando se verificar valorização de imóvel em consequência de obras públicas municipais;
XV - 30% do excesso da arrecadação estadual de impostos, salvo a do imposto de exportação, sobre o total das rendas locais de qualquer natureza;
XVI - 40% da arrecadação local dos impostos referidos no artigo 21 da Constituição Federal;
XVII - quota proporcional à sua superfície, população, consumo e produção de lubrificantes, de combustíveis, de minerais e energia elétrica, da arrecadação de impostos sobre esses produtos, nos termos do artigo 15, n.VII e parágrafo 2.º da Constituição Federal;

(Assembleia Legislativa do estado de São Paulo - Lei Complementar nº1, de 18 de setembro de 1947)

Em 1948, com a reabertura das câmaras municipais no país, tornou-se possível para Campinas aprovar o Código Tributário do município, lei nº 108 de 02 de dezembro de 1948, ajustado à nova lei orgânica, possibilitando inserir a taxa de melhorias por valorização do imóvel, por consequência ao melhoramento público (CARVALHO, 1991). O período entre 1946 e 1964 mostrou o fortalecimento da estrutura nacional com a abertura política e a recuperação da autonomia dos municípios e estados com a nova Constituição Federal de 1946. A partir desse momento, as relações federativas tornar-se-iam mais equivalentes. Desse modo, os municípios foram favorecidos gradativamente em comparação às constituições anteriores, facilitando a autonomia financeira.

Em 1965, o governo estadual emite uma nova lei nº 9.205 de 28 de dezembro de 1965, que dispõe sobre a organização dos municípios e nela flexibilizava a criação de novos municípios. A partir desta lei, foi necessário que o distrito ou subdistrito possuísse renda mínima de Cr\$30.000.000 (trinta milhões de cruzeiros) e não mais Cr\$200.000.000 (duzentos milhões). A sua distância em relação ao município sede também diminuiu, passando de vinte e cinco quilômetros para dez quilômetros, conforme apresentado:

Título VI – Da criação e modificação de Municípios
Capítulo I – Da criação de municípios.

Artigo 75 - São condições para que o distrito ou subdistrito se constitua em município:

- I - População mínima de 5.000 (cinco mil) habitantes;
- II - Renda local mínima de Cr\$ 30.000.000 (trinta milhões de cruzeiros);
- III - distância mínima, por tôdas as vias de comunicação, de 10 (dez) quilômetros, entre a sua sede e a do município de origem;
- IV - Prévia anuência da maioria da população da área a ser emancipada, manifestada em plebiscito.

§ 1.º - A população exigida refere-se a 31 de dezembro do ano anterior e deverá ser certificada pelo Departamento de Estatística do Estado.

§ 2.º - A renda local será apurada tomando-se por base a orçada para o ano de sua criação ou a média da arrecadação do distrito ou subdistrito nos 2 (dois) anos anteriores;

§ 3.º - A renda exigida será reduzida pela metade, quando:
I - A sede do distrito ou subdistrito distar da sede do município mais de 30 (trinta) quilômetros por ferrovia ou estrada de rodagem estadual ou federal;

II - A sede do distrito ou subdistrito se localizar na faixa de 4 (quatro) quilômetros contados da linha limítrofe do Estado.

§ 4.º - Sempre que o distrito ou subdistrito possuir mais de uma povoação, a sede do nôvo município será fixada na de população e renda maiores.

Artigo 76 - Mesmo satisfeitos ou requisitos do artigo anterior, nenhum distrito ou subdistrito poderá constituir-se em município, se:

- I - Não apresentar solução de continuidade de 500 (quinhentos) metros, no mínimo, entre o seu perímetro urbano e o do município de origem;
- II - Resultar da sua desanexação, para o município de origem, renda inferior a Cr\$ 30.000.000 (trinta milhões de cruzeiros);
- III - interromper a continuidade territorial do município de origem.

(Assembleia Legislativa do Estado de São Paulo Lei nº9.205 de 28 de dezembro de 1965)

Porém, dois anos mais tarde, o governo federal, com o intuito de minimizar a multiplicação dos municípios, criou a lei complementar nº 1/1967 que retirava do Estado o poder da decisão sobre as características para criação de um município e estabelece os requisitos mínimos para a formação de novas cidades, freando a multiplicação destes entes federativos.

Art.1º A criação de Municípios depende de Lei Estadual que será precedida de comprovação dos requisitos estabelecidos nesta Lei e de consulta às populações interessadas.

Parágrafo único. O processo de criação de Municípios terá início mediante representação dirigida à Assembleia Legislativa, assinada, no mínimo, por 100 (cem) eleitores, residentes ou domiciliados na área que se deseja desmembrar, com as respectivas firmas reconhecidas.

Art.2º Nenhum Município será criado sem a verificação da existência, na respectiva área territorial, dos seguintes requisitos:

I – População estimada, superior a 10.000 (dez mil) habitantes ou não inferior a 5 (cinco) milésimos da existente no Estado;

II – Eleitorado não inferior a 10% (dez por cento) da população;

III – centro urbano já constituído, com número de casas superior a 200 (duzentas);

IV – Arrecadação, no último exercício, de 5 (cinco) milésimos da receita estadual de impostos.

(Lei Complementar nº1, de 9 de novembro de 1967)

Os municípios emancipados, em geral, possuíam pequena população o que acarretava fraca receita tributária, mantendo-os dependentes da transferência dos recursos federais para conseguir realizar pequenos investimentos (FERNANDES; ARAÚJO, 2015). Com essa fragilidade financeira, os pequenos municípios não conseguiram se desenvolver, mantendo forte ligação com o município sede, que detinha os maiores recursos financeiros e de equipamentos urbanos. Desse modo, a liberdade na autogestão municipal, desejada pelos seus moradores ficou comprometida por falta de recursos financeiros, os quais possibilitariam os investimentos nas, então, novas cidades.

2.3. EXPANSÃO PERIFÉRICA E ATIVIDADE IMOBILIÁRIA: A ATUAÇÃO DA LEI 640 DE 1951 A LEI 1993 DE 1959

A situação econômico-financeira do município de Campinas se agrava e, desde 1943, passou por dificuldades na receita dos tributos municipais. A partir da década de 1940, o orçamento estava sendo coberto com recursos advindos de créditos⁷ suplementar ou especial, alienações de imóveis pertencentes ao

⁷ Crédito suplementar – é uma modalidade de crédito adicional, que visa reforçar a quantia monetária já existente no orçamento. Isto é, o crédito suplementar é uma forma de destinar mais recursos para uma despesa que já estava prevista no orçamento. Para isso ocorrer, o Poder Executivo precisa enviar um

patrimônio e restrição na execução de serviços públicos. Em 1949, foi necessário realizar cortes no orçamento anual para regularizar a administração pública, demonstrando as dificuldades em atender aos planos traçados pela prefeitura e aos serviços reclamados pela Câmara (Projeto de Lei 206/48 – Código Tributário do Município de Campinas).

Através de um esforço conjunto de funcionários de diversas áreas, tornou-se possível realizar o projeto do “Código Tributário”⁸. Ao entrar em vigor, iniciou-se a substituição dos fiscais antigos, pois estes profissionais não exerciam sua função com rigor e ausentavam-se na cobrança dos tributos em diversos momentos. (Projeto de lei nº 206/48 – Código Tributário do Município de Campinas).

Desse modo, foram fixados novos valores de impostos ou aumentada a taxa em diversas vertentes municipais, como imposto predial, imposto territorial, imposto sobre diversões públicas, taxas de água e esgoto, taxa de melhoria por valorização de imóveis em consequência a obra ou melhoramento público municipal, dentre outros. O resultado financeiro previa a melhoria na situação orçamentária do município, senão em sua totalidade, viria a beneficiar uma grande parte das contas públicas. (Projeto de lei nº 206/48 – Código Tributário do Município de Campinas).

O aumento na tributação fiscal também foi utilizado como meio de forçar a saída de cortiços, prédios em ruínas e construções de até um pavimento na área central, atribuindo um acréscimo de 25%, 50% e 100% a mais no imposto predial para estas construções, sendo o valor dos impostos atribuído baseado em seu uso, indústrias, residências e comércios. No caso de edifícios alugados, o valor era de 8% sobre o valor venal do imóvel, independentemente da destinação.

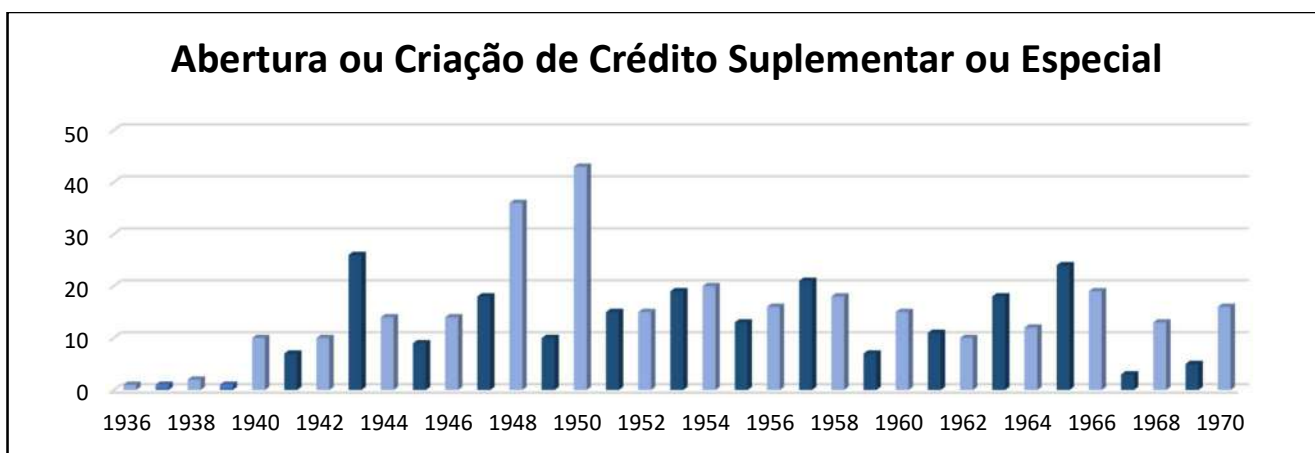
Projeto de Lei de abertura de crédito suplementar para ser votado pelo Poder Legislativo. Só após a aprovação é feita a autorização do remanejamento da verba. (REIS, 2019)

Crédito suplementar especial – visa suprir financeiramente situações orçamentárias não previstas ou urgentes, tal como uma guerra ou uma catástrofe ambiental, por exemplo. (Ministério da Economia)

⁸ Material organizado em três volumes físicos, que se encontra na biblioteca jurídica da Câmara Municipal.

Observando o gráfico 01, verifica-se que a utilização do crédito suplementar se iniciou com maior intensidade no ano de 1940 e sua prática se tornou recorrente, atingindo o seu ápice em 1950. O município recorreu a esta solução financeira conforme sua necessidade, em maior ou menor número até o ano de 1970 como apontado neste gráfico.

Gráfico 1: Quantidade de abertura ou criação de crédito suplementar ou especial



Fonte: Elaboração própria segundo dados obtidos na Câmara Municipal de Campinas através dos livros de Leis e Resoluções 1930 – 70.

Apesar dos problemas econômicos, o município passou a se preocupar em colocar em prática o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas em 1938, e, a partir desta data, as atividades imobiliárias começaram a atuar com maior ênfase vislumbrando um cenário lucrativo. Ao começar a implantação da segunda fase do Plano de Melhoramentos Urbanos em 1950, evidenciaram-se os objetivos que a prefeitura desejava dar ao centro da cidade. O deslocamento das pessoas através do transporte público mostrava, de forma indireta, o processo de periferização socioespacial. A população, ao transitar pelo centro da cidade, já não rememora os lugares familiares devido às transformações ocorridas pelo capital imobiliário, que alteraram a paisagem como mercadoria para outros públicos (CARPINTERO, 1996; RODRIGUES, 2008). A figura 21 apresenta o ponto de ônibus da linha 14 do Jd. Boa Esperança, bairro considerado periférico nesta época, localizado próximo à lagoa do Taquaral, que trafegava pelo antigo ramal férreo campineiro no trecho urbano. Os bairros populares estavam localizados em regiões estimuladas pela lei nº 640 de 1951, que determinava:

Lei n. 640, de 28 de dezembro de 1951
Aprovação a revisão do Ato n. 118, de 23 de abril de 1938, que dispõe sobre o plano de melhoramentos urbanos da cidade

... D) Bairros Industriais, será facilitada a formação de bairros industriais:

- 1) Ao longo da linha da Cia. Paulista, além dos Armazéns Reguladores;
- 2) Ao longo da linha da Cia. Paulista, além do Cemitério da Saudade;
- 3) Na Vila Nova, ao longo da E. F. Sorocabana e Taquaral...

(Fonte: Câmara Municipal de Campinas – Leis, Decretos e Resoluções, 1949 a 1951)



Figura 21: Em 1961 foi inaugurada a linha 14, Jd. Boa Esperança, bairro próximo ao Taquaral

Fonte: BICALHO; RODRIGUES, 2004. Pag.62

A administração pública incentivava a formação dos bairros industriais nas proximidades das vias de transportes pré-existentes de modo a aproveitar o acesso ao centro. No entanto, a ocupação desses bairros se deu além dos limites determinados, levando à expansão urbana. As relações capitalistas formadas por Campinas foram fortalecidas através da valorização do solo onde, a princípio, de um modo menos invasivo, atuava nos aluguéis ou em pequenos negócios imobiliários. Ao obter espaço para atuar, o capital imobiliário iniciou uma fase de alteração do modo de apropriação e ocupação do solo urbano, sendo o principal desafio convencer os proprietários a ofertarem suas terras a preços mais

modestos, visto a demanda em potencial formada pelos moradores retirados do centro (CARVALHO, 1991).

As imobiliárias conscientes das oportunidades em questão e, com a melhora do cenário político e econômico a partir de 1946, começaram a se multiplicar em Campinas, possibilitando identificá-las como empresas, documentadas nas leis e decretos de partilhas de terras. Nos registros da Câmara Municipal de Campinas foram encontradas as seguintes empresas: a imobiliária Campineira Ltda, imobiliária de Urbanização Ltda, Jardim Paraíso Ltda, Sociedade Imobiliária Jardim Ipaussurama Ltda, Companhia Imobiliária Pascoal Nicolau Purchio, imobiliária Nossa Senhora da Conceição Ltda. Muitas dessas empresas foram incentivadas pelo governo municipal por meio de isenção fiscal. Com um público fiel, ou seja, os trabalhadores assalariados, foi possível promover a construção de novas vilas nos arredores da cidade. A multiplicação das construções operárias fora incentivada por meio do decreto-lei nº 341 aprovado em setembro de 1946, o qual descreve no corpo da lei no capítulo dois, 'Das Isenções', o destaque no art. 5º:

Decreto-Lei Nº 341:

Dispõe sobre o imposto territorial Urbano

Capítulo II – Das isenções

Art. 5.º Os proprietários que doarem terrenos à Prefeitura, para que esta proceda à abertura de rua de seu interesse, ficam dispensados, durante cinco anos, contados da data da abertura da rua, do pagamento do imposto territorial urbano, correspondente aos lotes que entestarem com a área doada para o leito da via pública assim aberta.

§1.º Poderão gozar do mesmo benefício, a juízo da Prefeitura, por igual prazo, os proprietários que promoverem arruamento, quando, além da abertura da rua, executarem, por sua própria conta, um ou alguns dos seguintes melhoramentos: água, esgoto, luz, calçamento, sargateamento, obras de saneamento e outros.

§2.º Não se incluem nesta isenção os terrenos vendidos ou vinculados a promessa de compra e venda ou vendidos a prestações, pelas empresas imobiliárias ou proprietários de arruamentos aprovados pela Prefeitura

Art.6.º As isenções só serão concedidas à vista de requerimentos dos interessados, no qual demonstrem estar enquadrados nas disposições deste decreto-lei.

§1.º Os pedidos de isenção, renovados anualmente, deverão ser apresentados no transcorrer do mês de janeiro de cada ano.

§2.º A Prefeitura, atendendo às circunstâncias de cada caso, poderá dispensar a exigência do parágrafo anterior, concedendo a isenção que vigorará até disposição em contrário.

(Fonte: Câmara Municipal de Campinas – Leis e Decretos 1946)

Além dessa legislação, houve outras sancionadas, mais pontuais para isenção de impostos, voltadas para terrenos de proprietários particulares e empresas, prorrogação já concedida a construções específicas como clubes, hotéis, dentre outros estabelecimentos. Todas elas se encontram na tabela 14, onde há especificação do ano da validação da lei, tipo de documento, número da legislação e o assunto abordado.

Tabela 14: Isenção de impostos

Isenção de Imposto			
Ano	Documento	Número	Assunto
1930	Resoluções	949	Isenção de impostos para a Villa dos Jequitibás
1931	Decretos	16	Isenção de impostos a favor de terrenos de propriedade do sr. Constantino Magna
1933	Decretos	44	Isenta de imposto de viação diversos terrenos da rua Falcão filho
1933	Decretos	67	Prorroga por mais cinco anos o prazo para isenção de impostos de terrenos da chácara das laranjeiras e sobre loteação de quadras e arruamentos de terrenos da Nova Campinas, todos de propriedade do Snr. Francisco de Andrade Coutinho.
1934	Decretos	69	Approva a prorrogação de isenção de impostos por mais cinco anos para os terrenos de São Paulo Land comp. Ltda.
1934	Decretos	77	Approva a prorrogação de prazo para isenção de impostos favor de terrenos dos Srs. Rossi & Borghi (Villa Itapura)
1934	Actos	67	Prorroga o prazo para lançamento e cobrança do imposto territorial.
1936	Leis	487	Concede isenção de impostos
1936	Leis	505	Concede isenção de impostos
1939	Átos	163	Concede isenção do imposto de viação a terrenos da "vila Nova Campinas"
1939	Átos	176	Prorroga por mais cinco anos isenção de impostos concedida a "San Paulo Land Company limtd"
1939	Átos	178	Prorroga isenção de impostos concedida a terrenos da vila Itapura
1953	Leis	951	Concede isenção de impostos e emolumentos pelo prazo de 10 anos aos conjuntos de casas populares de 50 prédios, no mínimo, que forem construídos em campinas
1956	Lei	1616	Reduz de 50% os impostos que recaem ou venham a recair sobre terrenos no perímetro urbano ou suburbano
1960	Lei	2302	Isenta dos impostos municipais, os terrenos cedidos a clubes amadores
1960	Lei	2328	Isenta de todos os impostos municipais, pelo prazo de 10 anos, hotéis que forem construídos nas proximidades do aeroporto de Viracopos e que possuam no mínimo 30 quartos ou apartamentos.
1960	Lei	2357	Reduz impostos sobre terrenos no perímetro urbano.

1960	Decreto	1693	Regulamenta a lei n. 2357 de 25 de outubro de 1960, que concede redução de impostos a terrenos de área igual ou superior a 8.000m ² .
1965	Leis	3373	Revoga a isenção de imposto predial que beneficia os prédios de residências próprias

Fonte: Elaboração própria segundo dados obtidos na Câmara Municipal de Campinas através dos livros de Leis e Resoluções 1930 – 70.

Com base no decreto-lei nº 341, a isenção fiscal tornou-se uma prática recorrente, sendo possível relatar diversos exemplos de isenção fiscal por um período de até cinco anos por lotes não vendidos. No entanto, essa isenção ocorreu apenas aos valores pagos à vista, não englobando pagamentos realizados em prestações, o que favorecia grandes proprietários ou empresas. Pode-se apontar como exemplo de isenção de imposto, concedida a fazenda Chapadão no bairro Guanabara, dentre outras áreas. Identifica-se essa política na resolução nº 979 que se mostra a seguir:

RESOLUÇÃO Nº 979:

Approva projecto de arruamento de terrenos no bairro da Villa Industrial

A Camara Municipal de Campinas resolve:

Art. 1.º Fica aprovado o projecto de loteamento de terrenos no bairro da Villa Industrial, pertencentes à Companhia Mac-Hardy, com as observações e restricções apresentadas pela D.O.V.

Art. 2.º Fica concedida isenção de impostos municipais pelo prazo de 5 (cinco) annos, para os lotes não vendidos.

Art. 3.º Revogam-se as disposições em contrario.

Mando, portanto, a todas as autoridades, a quem o conhecimento e execução da presente resolução competir, que a cumpram e a façam cumprir tão inteiramente como nella se contém.

Campinas, 31 de março de 1937.

JOÃO ALVES DOS SANTOS

Publicada na Directoria do Expediente da Prefeitura em 31 de março de 1937.

O Director,

F. CAMPOS ABREU

(Fonte: Câmara Municipal de Campinas – Leis e Decretos 1935 a 1940)

Outro assunto legislativo referente à isenção ou cobrança de imposto iniciado na década de 1960 foi à transmissão imobiliária “inter-vivos”. Analisando toda a legislação levantada entre 1930 e 1970, observou-se o surgimento deste imposto pela primeira vez em 1961, conforme apresentado na tabela 15. O imposto sobre transmissão de bens móveis realizado “Inter-Vivos” (ITBI-IV) é um valor pago, pelo comprador do imóvel à cidade onde está situado o imóvel, com a finalidade de obter recurso financeiro para o município (PMSP, 2021).

Tabela 15: Imposto sobre transmissão de bens móveis realizada “Inter-Vivos”

Imposto – inter-vivos			
Ano	Documento	Número	Assunto
1961	Lei	2604	Cria os impostos territorial rural e de transmissão de propriedade imobiliária "inter-vivos" e da outras providencias.
1961	Lei	2618	Dispõe sobre o recolhimento do imposto de transmissão imobiliária "inter-vivos".
1962	Lei	2646	Dispõe sobre a cobrança do imposto sobre transmissão de propriedade imobiliária "inter-vivos" (sisa) e dá outras providencias.
1962	Lei	2704	Dispõe sobre isenção de impostos de transmissão de propriedade imobiliária "inter-vivos".
1962	Lei	2725	Dispõe sobre isenção de impostos de transmissão de propriedade imobiliária "inter-vivos".
1962	Decreto	1983	Regulamenta a lei nº 2725, de 31 de agosto de 1962, que dispõe sobre a isenção de impostos de transmissão de propriedade imobiliária "inter-vivos".
1963	Lei	2941	Dispõe sobre pagamento do imposto de transmissão imobiliária "inter-vivos" nas doações (vetado).
1965	Leis	3392	Faculta o pagamento do imposto sobre transmissão imobiliária “inter-vivos” nas transmissões oriundas de promessa de compra e venda, a partir de 1º e até 30 de dezembro de 1965, pelo valor do imóvel ao tempo da promessa
1966	Lei	3464	Faculta o pagamento do imposto sobre transmissão imobiliária “inter-vivos”, nas transmissões oriundas de promessa de compra e venda, até 15 de julho de 1966, pelo valor do imóvel ao tempo da promessa
1966	Lei	3513	Concede descontos especiais ao imposto de transmissão de propriedade imobiliária inter-vivos (sisa) quando pago até 29 de dezembro de 1966

1967	Lei	3570	Dispõe sobre prazo para pagamento dos impostos de indústrias e profissões e transmissão da propriedade imobiliária inter-vivos, sem os acréscimos legais
------	-----	------	--

Fonte: Elaboração própria segundo dados obtidos na Câmara Municipal de Campinas através dos livros de Leis e Resoluções 1960.

As isenções fiscais em terrenos promoveram a multiplicação das construtoras que avançavam em Campinas, Sumaré, Paulínia e Valinhos. A maioria das empresas da construção civil que atuavam em Campinas era voltada para a população com renda familiar de no mínimo cinco salários-mínimos. Quando a renda mensal familiar estava abaixo deste valor, a compra da residência familiar ocorria através do Banco Nacional de Habitação (BNH), programa de habitação do governo federal. Conforme a tabela 16, verifica-se um crescimento das licenças para construir e para a retirada do “*habite-se*”, cujo índice de crescimento duplicou entre os anos de 1967 a 1968 (PPDI, 1970).

Tabela 16: Licenças para construir e licenças para “habite-se” no município de Campinas.

Ano	Licença para construir m2.	Licença para “habite-se” m2.
1967	202.951	92.138
1968	422.213	221.962
1969 (até abril)	95.889	25.477

Fonte: PPDI, 1970 apud. Prefeitura do Município de Campinas

Entre 1930 e 1945, foram aprovados, entre leis, atos, decretos e decreto-lei, o total de trinta e duas aprovações de abertura de loteamento e arruamento de terrenos. Nos anos 50, as aprovações de aberturas de loteamentos multiplicaram-se obtendo, nesta década, cerca de 383 pedidos de aprovações de abertura de loteamento e arruamento de terrenos, que foram oficializadas em legislações.

Analisando todos os pedidos de autorização de aberturas de loteamento e arruamento de terrenos nessa década, observa-se que a maioria, 73%, era de

peças físicas e o restante se divide em categorias jurídicas. Para compreender as regras que envolvem a atuação empresarial foi analisado o Código Comercial de 1850 que estava em vigor nessa época. A atualização do Código Comercial de 1850 ocorreu em 1976, com o sancionamento da lei nº 6.404.

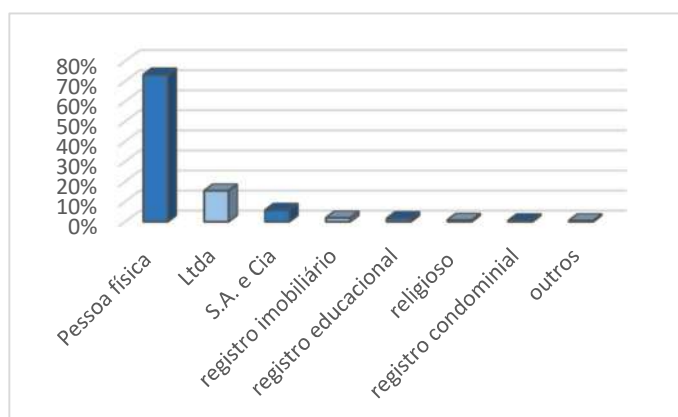
Dentre as empresas encontradas, houve uma diversidade com o registro jurídico comercial, que apresentava, no total, 15% de empreendimentos registrados como Sociedade Limitada (Ltda), 6% como Sociedade Anônima (S.A.) e Companhia (Cia), 2% com registro imobiliário, 2% com registro educacional, 1% com registro religioso, 1% registro condominial e 1% outros registros comerciais, totalizando como registros de pessoa jurídica um valor de 27%, conforme apresentado na tabela 17 e no gráfico 01.

Tabela 17: Análise dos proprietários de terras dos anos 50

Tipo de Proprietário	Quantidade	Percentual
Pessoa física	266	73%
Ltda	56	15%
S.A. e Cia	21	6%
registro imobiliário	7	2%
registro educacional	6	2%
religioso	3	1%
registro condominial	2	1%
outros	2	1%
Total	363	100%

Fonte: Elaboração própria segundo dados obtidos na Câmara Municipal de Campinas através dos livros de Leis e Resoluções 1950 – 59

Gráfico 2: Apresentação de porcentagem relacionada aos proprietários de terra dos anos 50



Fonte: Elaboração própria segundo dados obtidos na Câmara Municipal de Campinas através dos livros de Leis e Resoluções 1950 – 59

Vale esclarecer que a diferença entre pessoa física e jurídica no sentido da representatividade é o fato de a pessoa jurídica representar uma empresa, entidade, organização ou qualquer grupo criado para uma atividade específica, e uma pessoa física ser o próprio ser humano. A diferença entre Companhia (Cia), Sociedade Anônima (S.A.), Sociedade Limitada (Ltda), são encontradas nos estudos do direito comercial, e, além dos exemplos citados, existem outras categorias. (TARTUCE, 2020).

2.3.1. PROBLEMAS DECORRENTES DO RÁPIDO CRESCIMENTO URBANO

Ao acompanhar o processo de valorização do solo e compra de terrenos observa-se que esse momento ocorreu a partir dos anos 1950, visto que, em 1945, as terras em Campinas não estavam valorizadas e, durante este ano foram loteados o total de 13.655 m². No ano seguinte, 1946, os negócios voltados ao loteamento da cidade começaram a crescer e observa-se uma ascensão ocorrendo anualmente até 1952, nesse ano o total de loteamentos foi de 22.205 lotes, e na condição de espera de aprovação mais 20.938 lotes. Em seu trabalho, Guimarães (1953) ressalta que a partir de 1950, as áreas edificadas em Campinas também se multiplicaram e somente no ano de 1951 foram construídos 1709 prédios e houve 688 reformas em edifícios já existentes (GUIMARÃES, 1953).



Figura 22: Tubulação para obras de infraestrutura da SANASA (local de Campinas não identificado)

Fonte: Acervo MIS – Autoria: Henrique de Oliveira Jr. Data: entre 1940 e 1950.

Com tantos loteamentos aprovados na década de 1950, há um crescimento urbano sem restrições, criando grandes problemas para o município. Observando a figura 22, percebe-se o esforço dos órgãos públicos para levar infraestrutura urbana em áreas remotas e com pouco ou nenhum morador na região, resultando em aumento dos custos do serviço público. Isso se evidencia na figura 23, que apresenta o crescimento urbano com a abertura

de novos arruamentos e loteamentos longe da área urbana consolidada, sem continuidade urbana e com vários vazios entre os bairros.

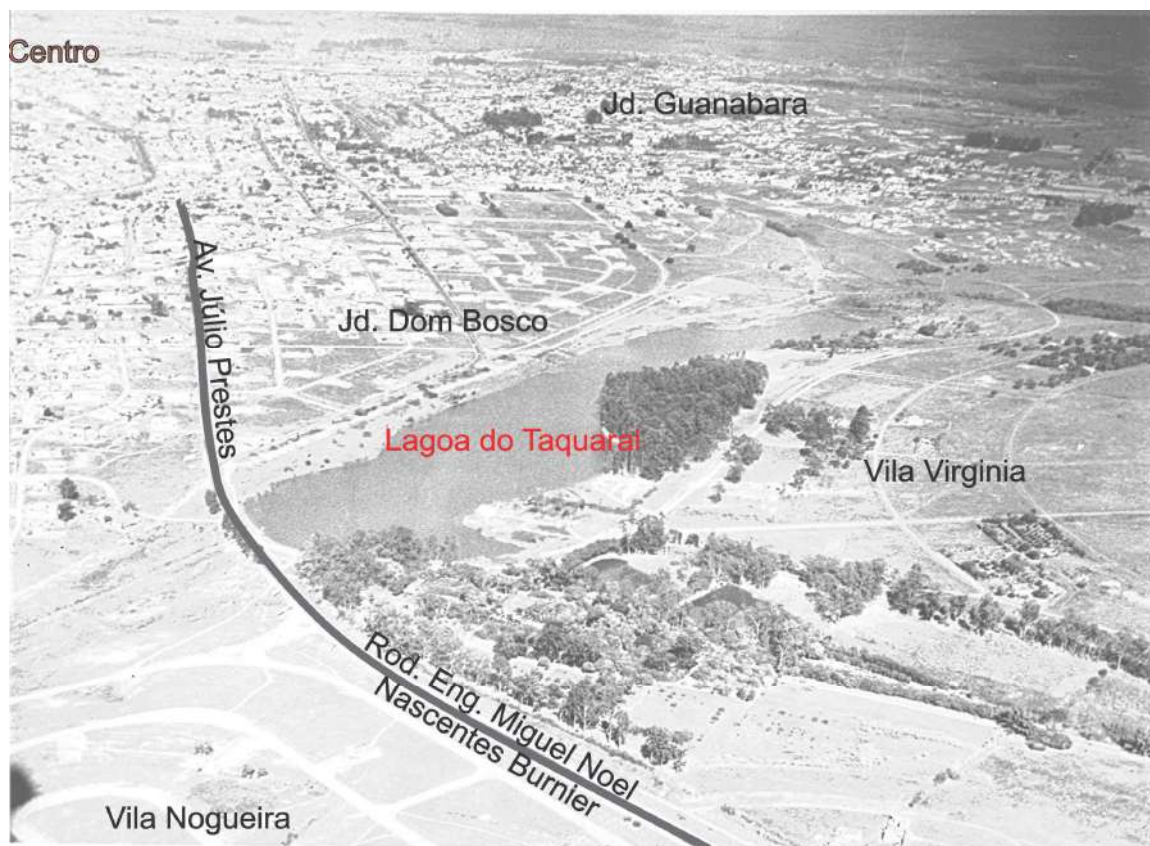


Figura 23: Loteamentos da cidade de Campinas. A foto aérea mostra a abertura de novas áreas que permaneciam desocupadas.

Fonte: Acervo MIS – Autoria: Henrique de Oliveira Jr. Data: Aproximadamente 1940 e 1950

Na tabela⁹ 18, é visível o grande número de legislações aprovadas para novos arruamentos e loteamentos na década de 1950. Havia um impasse entre resolver os problemas dessa expansão urbana ou responder às exigências da renovação do centro, com o Plano de Melhoramentos Urbanos. Observa-se, contudo, que no ano de 1960 houve um decréscimo, que continua por toda essa década.

⁹ Câmara Municipal: Leis e Decretos 1950 a 1970 os resultados apontados na tabela 2.3 foram obtidos a partir de uma análise criteriosa de documentos presentes na Câmara Municipal de Campinas. É importante observar que outras fontes, como o Arquivo Municipal de Campinas, apresentam resultados muito próximos que podem ser analisados futuramente.

Tabela 18: Dados de imobiliária, impostos, arruamento e loteamento, doações, permuta, desapropriação e alargamento de ruas em Campinas ao longo dos anos de 1947 a 1970.

Ano	Imobiliária	Imposto	Arruamento e Loteamento	Doação	Permuta	Desapropriação	Alargamento de rua
1947	0	0	2	2	1	0	0
1948	1	0	15	14	0	0	0
1949	2	0	26	8	0	0	0
1950	4	0	24	2	0	0	0
1951	0	0	22	2	0	0	0
1952	0	0	57	5	0	0	2
1953	2	1	70	12	0	0	4
1954	0	0	24	24	0	0	6
1955	0	0	45	60	4	13	11
1956	1	1	45	83	13	41	36
1957	4	0	50	32	7	51	15
1958	0	0	17	26	4	38	24
1959	1	0	29	23	0	0	8
1960	0	4	7	1	10	0	29
1961	0	3	17	0	4	0	41
1962	0	4	7	5	4	0	43
1963	1	1	6	23	3	0	34
1964	0	0	11	34	7	0	24
1965	4	3	13	13	5	0	22
1966	1	2	6	10	4	0	28
1967	0	2	18	7	2	0	24
1968	0	0	15	5	5	0	32
1969	0	2	16	0	0	0	7
1970	1	1	14	7	1	0	10

Fonte: Elaboração própria segundo dados obtidos na Câmara Municipal de Campinas através dos livros de Leis e Resoluções 1947 – 70.

Na década de 1950, destacam-se duas leis em Campinas, lei nº 640 de 1951 e lei nº 1993 de 1959, que sancionaram procedimentos a serem adotados pelos loteadores. A lei nº 640/51 zoneava a cidade de modo a instruir onde

poderiam ser construídos hospitais, cemitérios, casas operárias, dentre outras obras necessárias; além dos índices de ocupação dos terrenos, limites de altura e outras recomendações. A lei nº 1993/59 apresenta o Código de Obra e Urbanismo passando a responsabilidade ao loteador pela realização das instalações de rede de saneamento e o arruamento conforme sua zona: comercial, residencial, rural, entre outras. Convém lembrar que, antes dessa lei, todas as instalações tais como de distribuição de água, coleta de água pluvial, luz e esgotamento sanitário, e o arruamento, eram realizadas pela prefeitura, de modo que os proprietários doavam ao órgão municipal as terras que exigiam o arruamento dos lotes para que fossem executados os serviços necessários pela prefeitura, conforme o decreto-lei nº 341 de 1946, o que a partir de então não mais aconteceria. Essa mudança ficou registrada nas páginas dos jornais, como mostra a figura 24, que apresenta a mudança da lei como um “golpe de morte aos loteamentos em Campinas”. Esse “golpe”, na visão dos diretores imobiliários, iria promover um ônus que seria repassado ao valor do imóvel à venda, diminuindo as buscas pelos compradores.

O rápido crescimento dos bairros e a falta de uma orientação por parte do poder público ficou evidente, nas palavras de Ruyrillo de Magalhães em seu relato ao jornal, em 1953, citado na abertura do segundo capítulo. Em suas palavras, reporta a falta de uma legislação adequada para orientar os loteamentos abertos, o zoneamento e a implantação de edifícios. Sua visão dos fatos relatados se concretizam com o novo Código de Obras registrado na lei nº 1993/59 que aborda detalhadamente cada item por ele apontado.

Analisando a tabela 18, verifica-se o elevado número de legislações que doaram terras para a administração pública nos anos de 1954 a 1959, de modo que fosse possível realizar os serviços de infraestrutura necessários para a moradia ou construções de empresas. Considerando a lei de nº 1993/59¹⁰, compreende-se a diminuição abrupta de doações, arruamentos e loteamentos a partir da década de 60.

¹⁰ A revogação da Lei 1993/1959 ocorreu em 30 de dezembro de 1992 pela Lei 7413, se mantendo em vigor mesmo com a aprovação da Lei Federal 6766 de 1979, Lei de Parcelamento do Solo Urbano.

GOLPE DE MORTE AOS LOTEAMENTOS EM CAMPINAS

Com vetos parciais foi promulgada a lei que estabelece exigências de serviços públicos

Tornou-se obrigatória a construção de rês de águas, por meio de captações ou poços artesianos — Não passou o artigo que concedia isenção de impostos por 5 anos — Eliminadas pelo Executivo as incongruências que constavam do projeto aprovado pela Edilidade, a qual, agora, irá apreciar os pontos vetados — Como ficou redigido o novo dispositivo legal, após a promulgação

ENCARECIMENTO PROIBITIVO DE TERRENOS A SEREM LOTEADOS

Fixada a obrigatoriedade do serviço de águas nos futuros loteamentos, tudo às expensas dos loteadores, inclusive o fornecimento do precioso líquido, a ser este submetido, ainda, a exame prévio pelo D.A.E., criou-se um ônus pesadíssimo no imóvel a ser dividido em lotes. É impensável, logicamente, num considerável aumento de preço na venda dos mesmos. A opinião

de vários diretores de imobiliárias do ramo, em nossa cidade, é a de que, nem se elevando para o dobro das bases em vigor, nas várias zonas da cidade, o comércio não será interessante às empresas. E quem iria adquirir um terreno, no mínimo, a 500 cruzeiros o metro quadrado? Qual a organização que se disporia a gastar milhares de cruzeiros, logo de início, antes da aprovação do projeto de loteamento e arreamento, para depois receber de improáveis compradores o reembolso das despesas e juros de capital empastado, por meio de prestações módicas, que duram, como hoje sucede até 8 ou 10 anos? Formulando essas perguntas, acreditam os loteadores que foi dado o golpe de morte ao nosso município a tal setor do comércio imobiliário de nossa terra.

VANTAGENS E MALEFÍCIOS

É verdade que são interessados os criadores dessas objeções. É verdade, também, que a lei, em princípio, traz ao seu bojo uma garantia de progresso e uma certeza de benefício, não só aos adquirentes de terrenos, mas à própria Municipalidade que ficará isenta de responsabilidade perante o serviço de águas em zonas de impossível acesso às redes existentes. Todavia será de se lamentar, se houver confirmação de prognóstico de não surgirem mais novos loteamentos em nosso município, maximamente em linha de consideração a circunstância de que existem áreas residuais do centro, dependentes do natural expansão, como para exemplificar, aquelas que se localizam à margem das futuras rodovias asfaltadas de Sousa, Valinhos e Barão Geraldo, periferias fadadas a progredir e onde há muitas glebas para fracionar.

Aguardemos o futuro, que nos dirá da exatidão das previsões ou da justiça da lei.

Na última reunião de nosso legislativo, antes do atual período de férias regimental, a Casa aprovou, em regime de urgência, e redação final do projeto de lei do dr. Mauro Ribeiro Sampaio, entrosado com outro de autoria do sr. Fortunato Gallani, e estabelecendo novas exigências para os futuros loteamentos em nosso município. Através de emendas apresentadas, nessa ocasião, tentou-se corrigir o texto do projeto, o qual continha incongruências clamorosas e falhas que fariam a técnica legislativa. Mas, essas emendas sofreram rejeição de plenário, uma vez que a sua aprovação implicaria num sério precedente, concedendo-se à Comissão de Redação o poder de alterar o que se considerava matéria vencida. Esperava-se, portanto, como assinalamos na oportunidade, que o Prefeito apuzesse o seu veto àquela proposição. E o chefe do Executivo, realmente, a vetou parcialmente. Prevaleceu o espírito do projeto, no que se refere à exigência de rês de águas, por intermédio de poços artesianos ou semi-artesianos ou por captações em fontes e riachos. Ha quem afirme que, dificilmente, surgirão mais loteamentos em Campinas.

TEOR DO PROJETO DE LEI APROVADO NA CAMARA

Estava concebido nos seguintes termos o projeto de lei aprovado pelo legislativo campineiro:

Artigo 1.º — Os interessados na abertura de novos arreamentos, loteamentos neste Município, deverão realizar às suas custas, sem qualquer onus para a Prefeitura os seguintes serviços:

- a) — rês de águas;
- b) — canalização de cursos de águas;
- c) — galerias de águas pluviais;
- d) — demarcações com marcos de concreto, e
- e) — terraplanagem das ruas que se tornarem necessárias à completa execução de projeto aprovado.

Único — As obras serão executadas de acordo com os projetos e especificações das repartições competentes do Ex-

cutivo, que necessariamente finalizarão a sua execução.

Artigo 2.º — Todas as benfeitorias, tais como: esgoto, água e luz serão exigidas, somente, nos casos em que haja possibilidade de atendimento por parte da Prefeitura.

Artigo 3.º — Na impossibilidade de ser fornecida água pela Prefeitura, ficará a cargo da firma loteadora a sua obtenção por intermédio de poços artesianos ou semi-artesianos, ou outro meio qualquer de captação, tais como, fontes, riachos, etc. e a água seja devidamente analisada e aprovada pelo DAE.

Artigo 4.º — A aprovação do arreamento somente poderá ser considerada vigente após a doação pura e simples, à Prefeitura, das áreas livres que constituem ruas, praças públicas, edifícios públicos e das obras citadas no artigo 1.º, suas alíneas e § único.

§ único — A título algum será permitida a construção de qualquer prédio no arreamento antes de estar vigente a sua aprovação.

Artigo 5.º — Os projetos de arreamento e loteamento, cujas plantas deram entrada no Protocolo da Prefeitura Municipal de Campinas, antes da promulgação da presente lei, estão isentos das exigências desta Lei.

Artigo 6.º — Ficam isentos, por 5 anos, dos impostos municipais (territorial e predial), todos os lotes e prédios pertencentes e a loteamentos aprovados com base nesta lei e que cumprirem as exigências do artigo 1.º, seus parágrafos e alíneas.

Artigo 7.º — Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação, revogadas as disposições em contrário.

OS VOTOS PARCIAIS DO CHEFE DO EXECUTIVO

Acaba o Prefeito Municipal de promulgar o referido projeto, impugnando-lhe, porém tres vetos, que deverão ser apreciados pela Câmara, ao reiniciar ela os seus trabalhos, nos primeiros dias do mês vindouro, com o término das férias regimentais, que os vereadores estão usufruindo.

Esses votos determinaram o cancelamento do artigo 2.º, que colidia, frontalmente, com o artigo 1.º e a eliminação, também, do artigo 6.º que concedia isenção de impostos aos loteadores que executassem os serviços exigidos, veto esse com base no fato de se achar em vigor a Lei n.º 599, de 26 de novembro de 1951, que já prevê renção semelhante, mas subordinada a certas restrições, como sejam o critério de prazo, edificação nos loteamentos e venda dos mesmos a terceiros, nos dois últimos casos suspendendo o favor concedido.

Foi, ainda, vetado pelo sr. Ruy Novaes a palavra "etc" do artigo 3.º, expressão, aliás aberrante e que representa um atentado à técnica legislativa, visto que as leis devem ser claras e precisas.

Figura 24: Reportagem sobre exigências de serviços públicos

Fonte: Biblioteca Pública Municipal "Prof. Ernesto Manoel Zink – Correio Popular, 18 de julho de 1957

No entanto, o novo Código de Obras flexibiliza a abertura de loteamentos em áreas rurais, quando estes possuírem condições que satisfaçam um povoamento autônomo. Para a aprovação de um povoado autônomo, eram necessárias algumas condições mínimas impostas pela prefeitura, tais como: ter alguma indústria próxima, condições favoráveis de saneamento básico, transporte ou outros elementos necessários para viver na localidade.

Lei nº 1993/1959:

Código de Obra do Município de Campinas

Artigo 7.1.3.03 – Os loteamentos residenciais somente serão permitidos nas zonas rurais quando os mesmos possuírem condições que satisfaçam uma povoação autônoma.

Artigo 7.2.3.01 – Os arruamentos residenciais projetados nas zonas rurais, para que possam ser aprovados, deverão satisfazer, preliminarmente, além das condições solicitadas nas alíneas “d”, “e”, “f” e “g” do artigo 7.2.2.01, nos artigos 7.1.3.03, 7.2.2.02 e mais as seguintes:

I – Ter ligação fácil com a sede municipal ou distrital, por estrada de rodagem municipal ou distrital, por estrada de rodagem municipal ou estadual;

II - Ter situação e topografia tais que permitam o abastecimento de água potável e o escoamento sanitário e pluvial da futura povoação;

III – ter área mínima de 100 alqueire paulista; e

IV – Ter localização que justifique a nova povoação, seja pela existência de indústrias próximas ou pelas condições favoráveis de saneamento, transporte, e outros elementos aceitos pela Prefeitura.

(Fonte: Câmara Municipal de Campinas – Código de Obras e Urbanismo do Município de Campinas: Lei nº 1993 de janeiro de 1959)

Outro parágrafo que se destaca na lei nº 1993/59 faz referência às características de uma zona industrial e o que ela deve conter:

Lei nº 1993/1959:

Código de Obra do Município de Campinas

Título 7, secção 7.1

§Único – Nos loteamentos ou regiões caracterizados como industriais, deverão ser projetadas zonas residenciais operárias, estudando-se centros comerciais, educacionais e recreativos que atendam às necessidades dos referidos núcleos residenciais.

(Fonte: Câmara Municipal de Campinas – Código de Obras e Urbanismo do Município de Campinas: Lei nº 1993 de janeiro de 1959)

Perceber-se, no item do Código de Obras citado, que há uma brecha na lei para a formação de núcleos habitacionais suburbanos. Para que isso se concretizasse, a prefeitura levou quilômetros de canos de água e esgoto, em

regiões afastadas da cidade para que houvesse a possibilidade de instalação de novas empresas com a infraestrutura necessária para sua fixação, como apresenta na figura 22.

Apesar de alguns proprietários de terra deixarem áreas vazias a serem loteadas no futuro à espera de uma valorização mediante melhorias no seu entorno (VILLAÇA, 2012), o decreto-lei nº 341/46 incidia a aplicação de impostos para terrenos urbanos não edificadas, fechados ou abertos.

Decreto-Lei nº 341/1946:

Capítulo 1 – Da incidência

Art.1º – O imposto territorial urbano incide sobre:

- a) terrenos não edificadas, fechados ou em aberto;
- b) terrenos de prédios demolidos, interditados, em ruínas, incendiados, ou de construção paralisada há mais de seis meses;
- c) a parte da área total do lote que exceder ao quádruplo da área ocupada por construção, nos terrenos construídos, salvo se pelas suas formas e dimensões, não puder comportar mais de um edifício e suas dependências;
- d) os terrenos ocupados por construção ou edificação inadequadas à situação, dimensões, destinos ou utilidades daqueles, a critério da Prefeitura.

§1º – Só incidirá o imposto territorial urbano sobre os imóveis situados nas zonas urbanas e suburbanas, tanto da sede como seus distritos e bairros.

Art. 2º – O imposto territorial urbano será calculado à razão de 1% (um por cento) sobre o valor dos terrenos.

(Fonte: Câmara Municipal de Campinas – Leis Decretos 1941 a 1948)

Conforme afirma Badaró (1986), em 1953, a área loteada da cidade de Campinas tinha a capacidade de receber uma população de 400.000 habitantes, muito mais do que realmente havia necessidade, visto que Campinas possuía 152.547 habitantes e, em 1950, por esse motivo, a legislação foi alterada, incidindo a cobrança na realização da infraestrutura urbana para o proprietário do terreno e não mais para a prefeitura. Essa realidade fica evidente quando observamos as imagens aéreas e fotográficas dos anos de 1960 e 1972 apresentadas nas figuras 25 e 26. Nesses registros, há diversos trechos da cidade de Campinas, onde se encontram arruamentos e loteamentos vazios e

áreas entre bairros totalmente inóspitos. Por esse motivo, houve uma alteração na legislação que desincentiva o mercado imobiliário a abrir novos lotes, estimulando obras de adensamento na área central, reduzindo seu ritmo de produção de lotes no arrabalde da cidade (SILVA; MATIAS, 2017; GUIMARÃES, 1953).



Figura 25: Imagem aérea de 1960 de um trecho da cidade de Campinas apresentando novos bairros arruados e loteados.

Fonte: Secretária de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, alterado pela autora

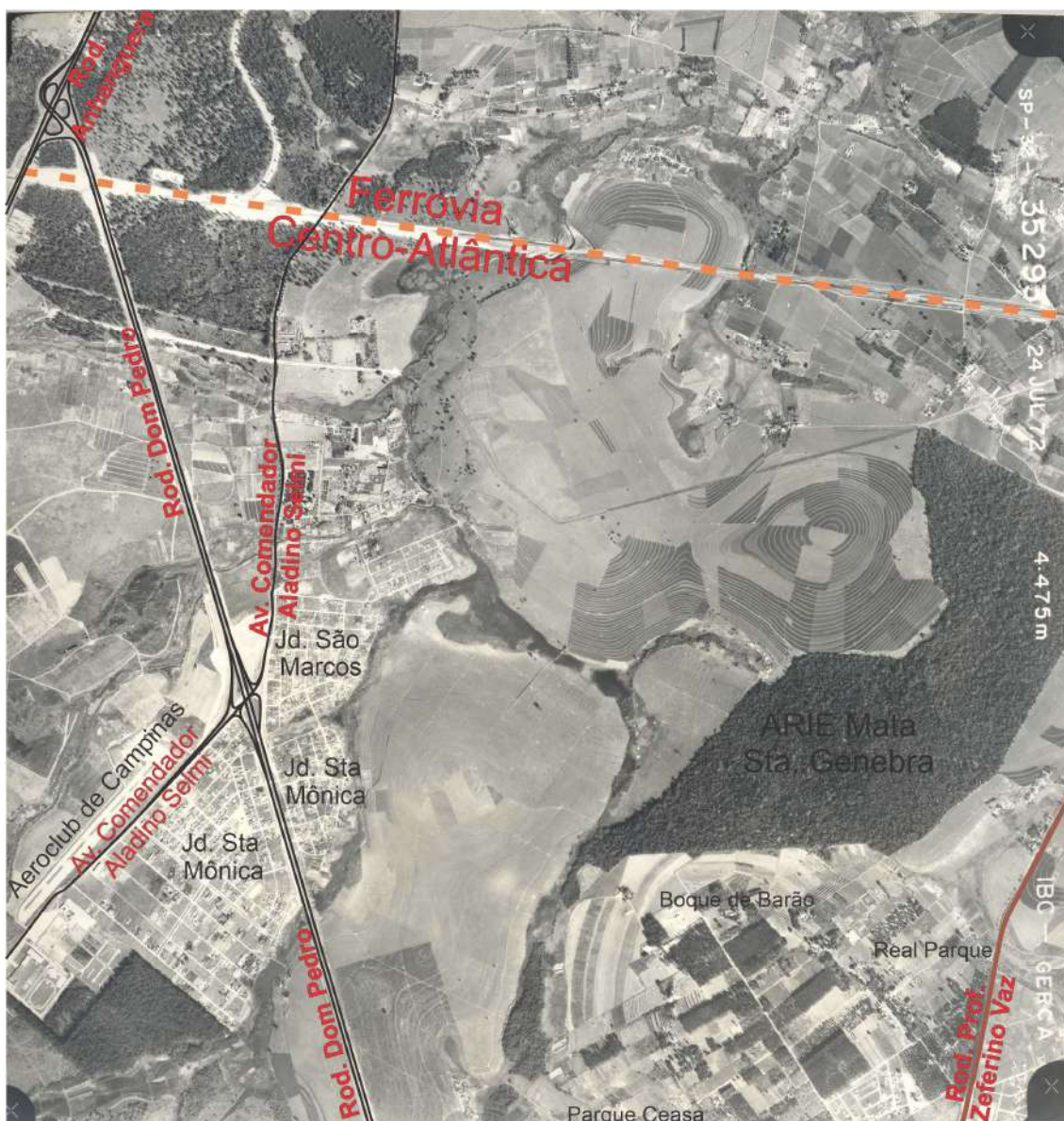


Figura 26: Imagem aérea de 1972 de um trecho da cidade de Campinas apresentando novos bairros arruados e loteados.

Fonte: Secretária de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, alterado pela autora

Ainda nessa segunda fase do Plano de Melhoramentos Urbanos, segundo Badaró (1986), edita-se uma nova lei, nº 640 de 1951, que possibilita o prefeito desapropriar os imóveis conforme a necessidade e viabilidade do Plano de Melhoramentos Urbanos (BADARÓ, 1986). A tabela 18 evidencia que nos anos de 1955 a 1958 foram emitidos 143 leis e decretos somente de desapropriações de imóveis. Outra solução pouco empregada pela prefeitura foram as permutas, por meio das quais a prefeitura autorizou em lei a permuta de um terreno pelo

imóvel na qual era necessário remover para dar andamento no projeto de Prestes Maia.

Ao estimular a atuação do capital imobiliário, incentivando sua expansão urbana, Campinas passa a enfrentar problemas com a infraestrutura, fato que só é visto como uma questão a ser resolvida quando a administração pública perde o controle do tamanho do seu crescimento, passando a dar atenção quando os recursos financeiros diminuem nos cofres públicos (RODRIGUES, 2008).

Na década de 50, Campinas se projetava como importante setor industrial com um forte dinamismo, contribuindo para um avanço populacional e uma grande expansão da área urbana. Em 1952, foi decretada a lei nº 737 que fixava o perímetro da cidade de Campinas, a zona urbana e suburbana. Até o ano de 1951, o município passava de 23.548.000 metros quadrados para uma área de 40 milhões de metros quadrados (GUIMARÃES, 1953). O crescimento da cidade ocorreu com tamanha rapidez, conforme indicam os mapas da figura 27, que o prefeito Antônio Mendonça de Barros em 1954 elaborou uma Comissão de Planejamento do Município para propor um projeto com o intuito de melhorar as sedes dos distritos e a zona rural. Por este motivo, estabeleceu a lei nº 1.184 de 23 de agosto, onde descreve a necessidade de uma Comissão do Planejamento do Município (CPM), a quantidade de profissionais e a atribuição do serviço como apontado na lei:

Lei nº 1184/1954:

Cria a Comissão de Planejamento do Município (CPM)

Artigo 3º – São Atribuições da CPM: a) - orientar a coleta de dados necessários para o estudo das necessidades do município; b) – indicar a necessidade de contratar técnicos para a realização de serviços especializados; c) – baseados em anteprojeto apresentados pelos próprios serviços da Prefeitura ou pelos técnicos contratados, propor ao Legislativo, a aprovação da lei de zoneamento, do código de obras, do plano de urbanismo, plano rodoviário municipal e planos de melhoramentos, para a zona rural; d) – realizar anualmente a “Semana de Urbanismo”, com conferências e exposição, para integrar o povo das necessidades do município; e) – propor anualmente a inclusão no orçamento municipal, da verba necessária para a execução dos seus serviços. (Fonte: Câmara Municipal de Campinas)

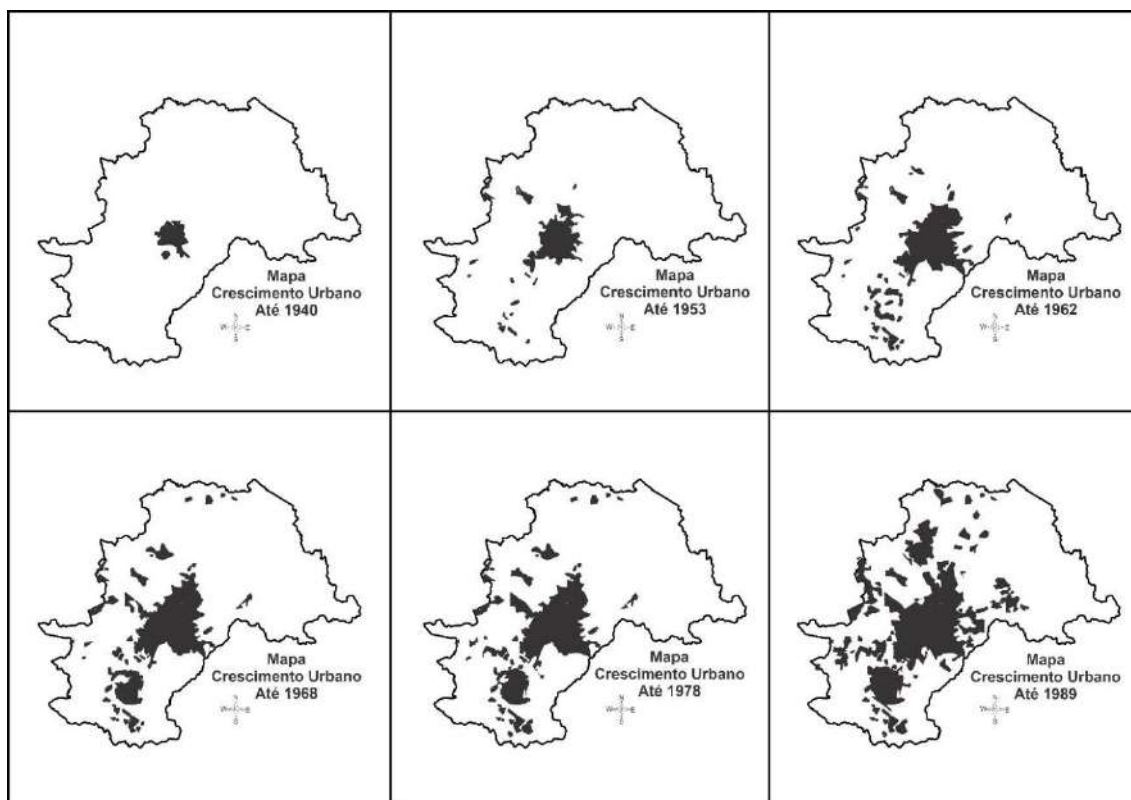


Figura 27: Mapas de Campinas mostrando a expansão urbana de 1940 a 1989.

Fonte: Plano Diretor de Campinas ano 1991 (alterado pela autora)

2.3.2. SISTEMA DE TRANSPORTE PÚBLICO E O PADRÃO DE URBANIZAÇÃO

Durante a década de 50, o serviço de ônibus urbanos se instala na cidade. Esse novo transporte marcava o início do fim dos bondes elétricos, que durou por ainda mais 18 anos. Esse processo ocorreu pelas deficiências no transporte de bonde, com a dificuldade de acompanhar a expansão urbana e pela qualidade do serviço que desagradava a população devido à demora entre um carro e outro. A motivação por trás da má qualidade era que a expansão dos trilhos passou por uma política de contenção pela concessionária e o padrão de urbanização de Campinas com enormes vazios urbanos entre os bairros, fato este que viria a atrapalhar também a circulação dos ônibus (BICALHO, 2004).

Nos anos 1950, a via Anhanguera repercutiu o crescimento da industrialização e área de investimento do capital estrangeiro. Esses novos estabelecimentos, como, por exemplo, 3M, Rigesa, Dunlop, Singer, entre outros, provocaram um processo de modernização e ampliação da perspectiva de

negócios. Até o ano de 1967 Campinas possuía cerca de 822 estabelecimentos industriais, como se apresenta na tabela 19 (PPDI, 1970).

Tabela 19: Número de estabelecimentos de indústrias por ramo - 1956 - 1967

Ramo	1956	1959	1962	1965	1967
Minerais não metálicos	60	86	81	98	107
Metalúrgica	28	41	44	50	89
Mecânica	7	8	7	16	28
Material elétrico e de comunicação	5	10	16	18	26
Material de transporte	3	7	7	15	16
Madeira	17	31	27	34	39
Mobiliário	48	51	54	62	82
Papel e papelão	3	4	4	8	8
Borracha	2	2	3	2	3
Couros, peles e prod. Similar	4	5	4	4	5
Química	0	12	9*	15	25
Produtos Farmacêuticos e medicinais	0	4	7	5	5
Produtos perfumaria, sabões e velas	28	10	8	19	18
Produtos de material plástico	0	1	2	8	12
Têxtil	31	30	36	36	41
Vestuário, calçados e artigos de tecidos	36	45	51	72	76
Produtos alimentares**	105	116	127	146	162
Bebidas	15	16	14	11	11
Fumo	1	1	1	1	1
Editoriais e Gráficas	22	23	24	26	28
Diversos	15	16	17	17	23
Total	440	520	550	673	822

Fonte: PPDI, 1970 apud DEE

*Inclui a Rhodia de Paulínia.

**Inclusive padarias

A via Anhanguera foi um elemento que atraiu não somente as indústrias, como também possibilitou o desenvolvimento de bairros residenciais que foram criados pela proximidade com o trabalho. Inúmeros proprietários de terras lotearam suas glebas e as venderam transformando em bairros. Porém, outros mantiveram sua propriedade sem nenhuma função, gerando para esta parte da região uma dificuldade de mobilidade entre os bairros. Um exemplo dessa realidade está na imagem área da figura 28, em que diversos bairros estão com os loteamentos e arruamentos pronto, mas totalmente vazios, com diversas lacunas entre esses novos bairros. Além das lacunas, observa-se um isolamento

das construções, como no caso do aeroporto de Viracopos em 1972, figura 29, e a fábrica da Rhodia em 1959, figura 30.

A produção de grandes vazios urbanos só foi possível devido ao transporte rodoviário que facilitou a expansão das ocupações e o aumento da mobilidade da população que não necessitava viver necessariamente na área urbana principal. Por outro lado, os vazios urbanos passam a ser reservas imobiliárias à espera de melhorias urbanas e aumento do valor da terra (SILVA; MATIAS, 2017).

Conseqüentemente a essa expansão urbana, ocorreu um crescente aumento migratório sendo que, entre 1940 e 1950, a estimativa migratória em Campinas é de 4.777 mil pessoas e entre os anos seguintes, 1950 a 1960, o saldo migratório passa para 51.349 mil pessoas ou o índice de 41,5%. (PPDI, 1970; *apud*. SD Consultoria de Planejamento Ltda). Em 1960, Campinas possui 219.303 habitantes e com o crescimento do fluxo migratório o município alcança um total de 375.864 habitantes em 1970, segundo o IBGE. Campinas passa a ser conhecida como “cidade modelo”, atraindo um grande volume de migrantes de estados diferentes devido ao êxodo rural que ocorria em todo o país. Esse aumento migratório em Campinas foi resultado de populações provenientes do interior paulista e, principalmente, da zona rural. Cidades ao redor em decadência e com dificuldades de ofertas de emprego contribuíram para o maior número de pessoas virem a Campinas.

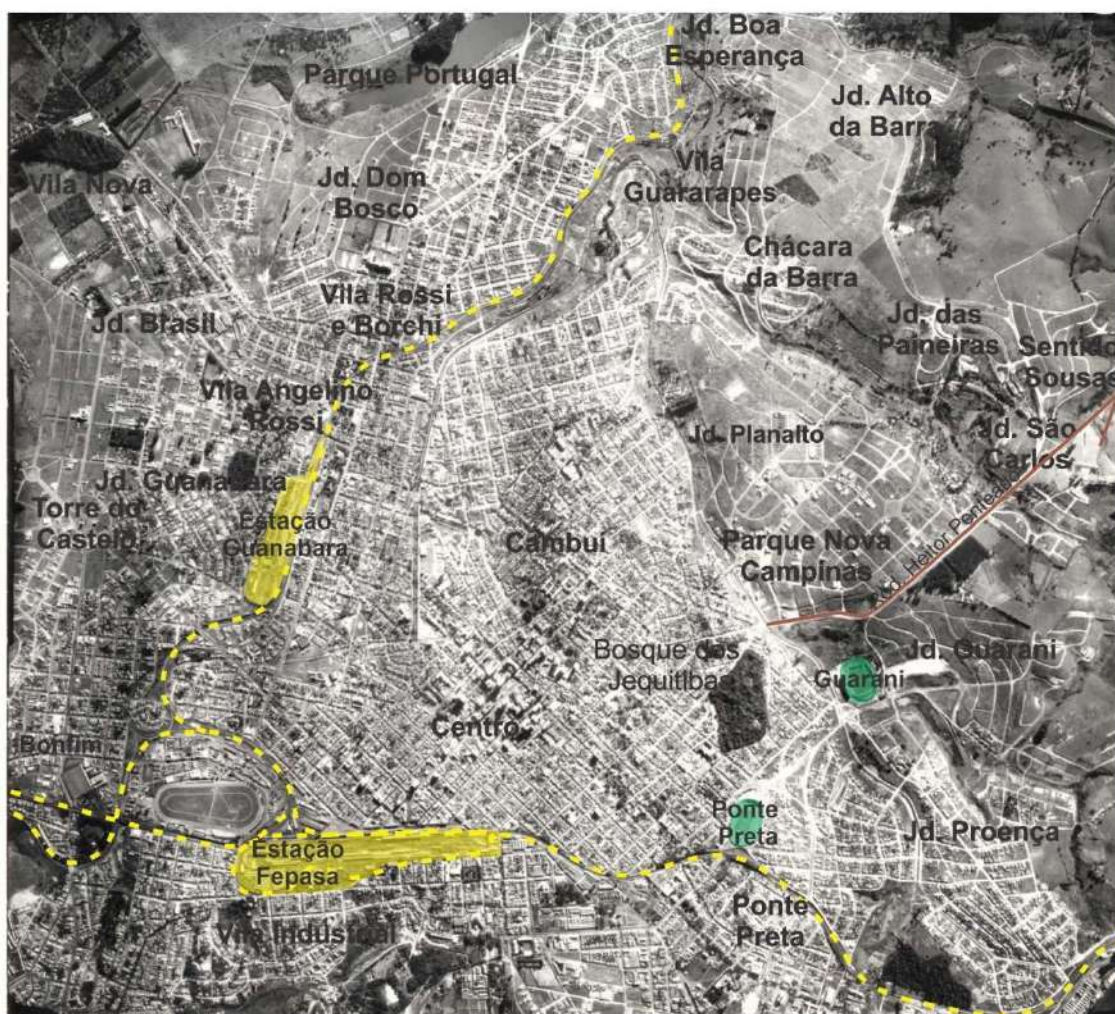


Figura 28: Imagem aérea de 1960 de um trecho da cidade de Campinas apresentando novos bairros arruados e loteados.

Fonte: Secretária de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, alterado pela autora.

A implantação de diversos setores como o aeroporto de Viracopos, figura 29, Universidade Estadual de Campinas, a refinaria de petróleo e o polo petroquímico em Paulínia contribuem para a vinda de migrantes e expansão da cidade. A maioria das indústrias requerem uma grande escala de produção, como, por exemplo, as indústrias siderúrgicas, refinarias de petróleo, indústrias automobilísticas, dentre outras. Algumas técnicas industriais requerem o uso de equipamentos diversificados, necessitando de uma grande quantidade de mão de obra, além de alguns produtos exigirem uma produção em massa para baratear o produto.



Figura 29: Imagem aérea apresentando o aeroporto internacional de Viracopos em 1972
Fonte: Secretária de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, alterado pela autora.

A instalação de indústria no território urbano tende a se concentrar com outras empresas de peças de componentes de maneira a facilitar o mercado para os comerciantes e a produção. Em vista disso, deve-se agregar outros fatores, como os benefícios para o local em grande escala, como os serviços de infraestrutura, transporte, energia, serviços de água e de esgoto, de

comunicação, etc. Esses fatores favoreceram a concentração espacial de atividades econômicas e, portanto, a concentração urbana (SINGER, 1990).

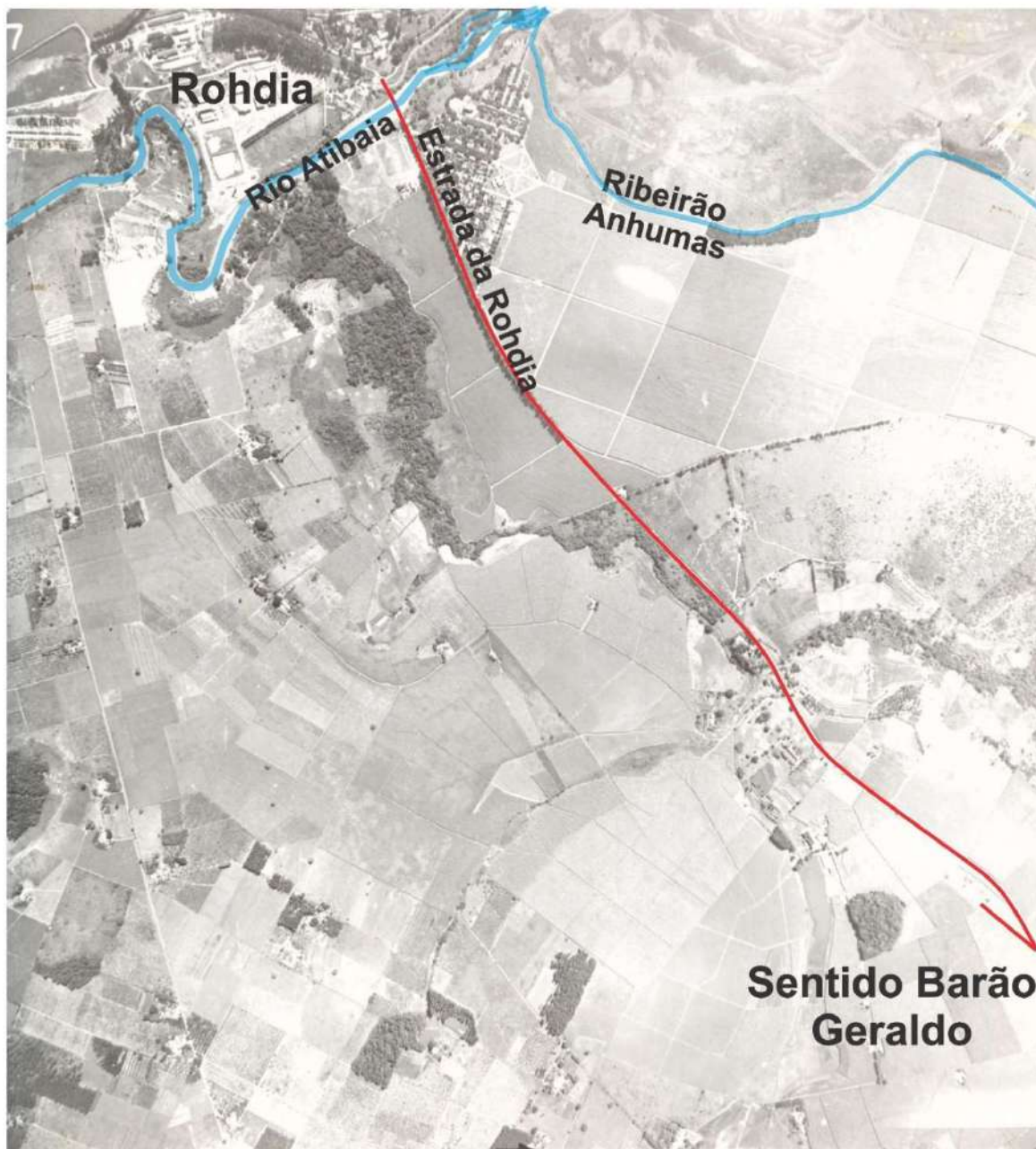


Figura 30: Imagem aérea mostrando a fábrica da Rhodia entre Paulínia e Barão Geraldo em 1959
Fonte: Secretária de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, alterado pela autora

Tabela 20: População total e urbana da cidade de São Paulo e Campinas

População	Data	São Paulo	Campinas
População Total	1950	2.198.096	152.540
	1960	3.709.274	219.303
	1970	5.924.615	375.864
População Urbana	1950	2.052.142	106.834
	1960	3.227.014	183.684
	1970	5.869.938	333.981
Grau de Urbanização	1950	93,4	70,0
	1960	88,8	84,4
	1970	98,9	89,7

Fonte: Baeninger, 1996, pag.52 apud. IBGE

Esta população passou por grandes dificuldades nesse processo migratório, como por exemplo, o problema de moradia, e cuja solução possível para esse infortúnio foi mudarem-se para as favelas. Isso ocorreu devido ao custo elevado da terra imposta pelo mercado imobiliário. Segundo o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado (1970), em 1968, já era possível identificar núcleos de favelas nos bairros de Grameiro, Jardim Pauliceia, Chácara do Vovô, Jardim Campos Elíseos, Vila Georgina, Baronesa e Vila Ipê (PPDI, 1970). Outro problema enfrentado foi a falta de emprego devido à baixa escolaridade visto que, nesse momento, as indústrias melhoraram suas tecnologias nos equipamentos utilizados, e a exigência por mão de obra qualificada diminuiu as vagas de emprego para profissionais com pouca escolaridade. (PPDI, 1970; BAENINGER, 1996).

Na década de 1970, são reforçadas as áreas periféricas de Campinas, onde as mais adensadas se encontram próximas à rodovia Anhanguera para além do bairro Campos Elíseos; na direção de Barão Geraldo; conurbação com Valinhos, (apesar das dificuldades topográficas com esta última) e, por fim, ao norte com uma ocupação mais lenta na direção da estrada de Mogi, além da fazenda São Quirino (PPDI, 1970).

O grau de urbanização de Campinas era de 84,4%, valor acima da média estadual que contava com 62,8% de urbanização (BAENINGER, 1996; SEMEGHINI, 1988). Esses números poderiam ser bem maiores, no entanto,

entre as décadas de 1950 e 1960, ocorreram as emancipações de Sumaré, Valinhos e Paulínia (SILVA, 1996). O período entre 1940 e 1970, acompanhou uma acentuada expansão populacional em todo Brasil, conforme tabela 21.

Tabela 21: Crescimento Populacional do Brasil 1940 - 1970

Ano	População	%
1940	41.236.315	-
1950	51.944.397	25,97
1960	70.070.457	34,90
1970	93.139.037	32,92

Fonte: IBGE

A crescente migração em determinadas regiões do Brasil reforçou o aumento da urbanização, envolvendo transformações significativas na estrutura dessas regiões. A partir dos anos 1970, o processo migratório se intensificou em direção às grandes cidades brasileiras, sendo possível detectar alguns polos de atração de população no estado de São Paulo, como Campinas, Sorocaba, São José dos Campos, Ribeirão Preto, Bauru e São José do Rio Preto, encabeçando o desenvolvimento de toda região metropolitana (BAENINGER, 1996).

2.3.4. O ESFORÇO EM PRESERVAR A ÁREA RURAL: LEI 1184/54 E LEI 1616/56

Prestes Maia, ao elaborar o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, planejou a criação de parques urbanos, na Vila Industrial, no Taquaral e a construção do Parque do Saneamento. Além da criação de novos parques, foi proposta a reforma do bosque dos Jequitibás e a utilização de parte do terreno do Hipódromo para a criação de uma praça. Em 1951, foi realizada a revisão do Plano de Melhoramentos Urbanos com a promulgação da lei nº 640. Nela, foram ampliadas as diretrizes propostas no plano, como, por exemplo, a de criação de parques urbanos. Foi proposta a criação do Parque da Represa de Americana,

com área mínima de 30 alqueires e dois parques florestais, com área mínima de 25 alqueires. Para implementação de ambas as propostas, o poder público deveria desapropriar propriedades (lei nº 640/51). Esta lei também impôs a verticalização e a ampliação de diversas ruas na área central, além de propor a elaboração de um “Plano Rodoviário Municipal”, aproveitando as expansões urbanas previstas por meio de um cadastro rural. Apesar das propostas de criação de áreas verdes e parques, as transformações urbanas, a verticalização na área central e o espraiamento urbano na periferia ocorreram com maior intensidade.

Em 1954, sancionou-se a lei nº 1184 que criou a Comissão de Planejamento do Município (CPM), que consistia em um Plano de Melhoramentos da cidade, sede dos distritos e zona rural para os munícipes. Esse programa de melhoramentos se baseou na “Carta de Atenas” e se orientou nos quatro pontos de necessidade básica: habitação, trabalho, circulação e lazer. O projeto de lei apresentou críticas às condições de urbanidade aos quais viviam os moradores dos distritos, da zona rural e do centro da cidade, que passaram a gerar congestionamentos principalmente nas ruas com os maiores arranha-céus, gerando um trânsito caótico devido às ruas estreitas, tal como foi apontado na reportagem da figura 31.

Realizou-se ontem, na sede do IDORT, a segunda palestra da série sobre urbanismo, que a 1.ª Divisão Técnica desse Instituto vem promovendo, com o objetivo de por em evidência problemas que surgiram e se agravaram com o incessante crescimento de nossa capital. A primeira palestra fora pronunciada há algumas semanas pelo prof. Carlson, tendo sido a de ontem confiada ao prof. Henrique Neves Lefevre, catedrático da Escola de Engenharia Mackenzie, que discorreu sobre "Administração Municipal e Plano Diretor".

O orador começou por dizer que seu tema poderia ser condensado nas seguintes palavras: plano diretor e racionalização da vida nas cidades e na administração municipal. Com efeito, se os métodos racionais de trabalho armam o homem de instrumentos capazes de lhe aumentarem a eficiência, os métodos urbanísticos de construir cidades estruturam o ambiente e o meio em que os homens devem viver e trabalhar, contribuindo para predispor-lo a se tornarem, por seu turno, instrumentos doces daqueles métodos racionais. Todavia, o



Eng. Henrique Neves Lefevre

que em geral se vê é amontoadem-se habitações, fábricas, chaminés, escolas, hospitais, mercados, estações ferroviárias, depósitos, sem higiene, sem sol, sem água, sem eletricidade, sem meios de condução, sem esgotos, sem abastecimentos, verdadeira "feira de saltimbancos", habitada por

vive naquele estado de monotonia, de tristeza, a que se refere o poeta.

Aludiu o prof. Henrique Lefevre à especulação que se faz com o preço dos terrenos urbanos, asseverando que, nesse assunto, São Paulo anda competindo com Chicago e Nova York, o que não acha ser motivo de goáudio, nem de exaltação, porque é apenas índice de excessiva utilização dos terrenos e de especulação. Aliás, utilização excessiva da propriedade e congestionamento das ruas são irmãos gêmeos na cidade sem plano, sem organização, a "não-cidade", como a chama Lewis Mumford.

O plano diretor é o instrumento capaz de racionalizar a vida urbana. Nele se enquadram: a) a planta cadastral; b) a pesquisa urbana, física, social, econômica, tecnológica, legal, financeira, administrativa; c) zoneamento, objetivando a "acomodação" da população; d) o plano viário; e) o projeto de adução e distribuição de água potável e de água para uso industrial; f) o projeto de redes de águas pluviais; g) o projeto de rede de esgotos; h) o projeto de distribuição da energia elétrica; i) o planejamento dos vários sistemas de transporte: o de passageiros, o ativo, como o de mercadorias; j) as comunicações telefônicas; k)

ENGENHARIA E ARQUITETURA

"NÃO PODEM GOZAR DE BEM-ESTAR OS HABITANTES DE UMA CIDADE SEM ZONEAMENTO E SEM PLANO DIRETOR"

Conferencia pronunciada no IDORT pelo prof. Henrique Neves Lefevre, catedrático da Escola de Engenharia Mackenzie — Programa de atividades do I.E.

a distribuição de escolas e bibliotecas; l) a distribuição de centros de abastecimento domiciliar; m) a distribuição equitativa dos espaços livres, parques, jardins, campos de esportes, parque infantil; n) a distribuição de centros hospitalares; o) o planejamento do trânsito e outros itens, que se tornam tanto mais evidentes, quanto maior a cidade.

Modernamente, já não se cuida apenas de cidades, mas de regiões: o plano é regional. E não se destina a ser executado apenas por uma cidade, mas, sendo plano total da região, para um largo período de tempo.

A seguir, refere-se o orador à necessidade do zoneamento, que considera a base primordial do plano diretor e por conseguinte, de todos os projetos que objetivam resolver problemas urbanos. Enumera a seguir as condições a que deve atender a regulamentação de zoneamento, de conformidade com a jurisprudência dos tribunais dos Estados Unidos, onde essa prática mais se desenvolveu. Como é bem de ver, grande parte dessas normas visam à permanência das características dos bairros residenciais e, por conseguinte, da habitação em si. Não se pode considerar a casa como uma unidade distinta; ela se integra num todo harmonioso e coerente, condições do que é são, cômodo e agradável — a cidade traçada e construída segundo as normas do Urbanismo.

Depois de aludir aos males das grandes concentrações humanas, tão bem retratadas por Victor Hugo, Dostolewsky, Ruskin e Jacob Elia, concluiu o orador afirmando que cidade sem zoneamento e sem plano diretor é cidade sem base segura para controle da distribuição racional da população, para orientação de seu desenvolvimento, para planejamento de sua administração. Seus habitantes não podem gozar de bem-estar, nem viver vida normal, para que possam exercer eficientemente suas funções econômicas.

tecimento para

do
da
in,
G-
da
el-
ei-
o
na
so-
no-
do
rio
ier

Figura 31: Recorte de jornal "Folha da manhã" de 17/9/53 criticando a falta de um Plano Diretor para Campinas
Fonte: Recorte de Jornal "Folha da manhã" de 17/9/53; Câmara Municipal



Figura 32: Reportagem descrevendo a organização da equipe da CPM para resolver os problemas da cidade.

Fonte: Recorte de Jornal "Gazeta SP", 20 de abril de 1955; Biblioteca Pública Municipal "Prof. Ernesto Manoel Zink

Outro descontentamento estava relacionado à execução do próprio planejamento, visto que a cidade de Campinas não tinha um corpo técnico suficiente para fiscalizar e acompanhar as alterações previstas no projeto e ainda realizar os trabalhos internos pelos quais eram competentes. A Comissão de Planejamento do Município se propôs a indicar ao executivo quais serviços poderiam ser feitos pela própria prefeitura e quais deveriam ser realizados contratando outros profissionais. Os membros indicados da comissão, que permaneceram no cargo por dois anos, conforme expressa a reportagem do jornal na figura 32, foram: para o cargo de presidente, Dr. Ruyrillo de Magalhães; indicado como secretário, o Dr. Simão Podolsky; sub-secretário, o Dr. Renato Righeto; como chefe do executivo foi indicado Eduardo Edargê Badaró.



Figura 33: Nomeação da equipe que irá compor a Comissão de Planejamento do Município
 Fonte: Recorte de Jornal “Diário do Povo”, 14 de abril de 1955; Biblioteca Pública Municipal “Prof. Ernesto Manoel Zink

Outro trabalho que a CPM se comprometeu foi remeter ao prefeito os projetos de lei para respectiva regulamentação. Para prestação de contas, a CPM realizou uma exposição anual de urbanismo para mostrar ao povo o que foi feito, o que foi planejado, quanto foi gasto e ou o que se pretendia gastar com as futuras realizações. Essa atividade foi concretizada com a realização do evento do “Dia do Urbanismo”, como reportada no noticiário jornalístico, apresentando debates sobre o futuro da cidade, pesquisas e ilustrações, conforme apresentado nas figuras 34 e 35.



Figura 34: Registro da primeira exposição municipal de Urbanismo ocorrido em Campinas, organizado pela comissão da CPM.

Fonte: Recorte de Jornal “Correio Popular”, 27 de novembro de 1955; Biblioteca Pública Municipal “Prof. Ernesto Manoel Zink

Esse projeto de lei foi realizado pelo vereador Eduardo Barnabé e destaca-se no “Artigo 2º a §2º Os serviços dos membros da CPM serão gratuitos e considerados de valor social.” Já o Artigo 3º descreve toda as suas atribuições:

Art.3º – São Atribuições da CPM: a) orientar a coleta de dados necessário para o estudo das necessidades do município; b) indicar a necessidade de contratar técnicos para a realização de serviços especializados; c) baseado em anteprojetos propor ao legislativo a aprovação da Lei de zoneamento, do código de obras, do plano de urbanismo, do plano rodoviário municipal e plano de melhoramentos, para a zona rural; d) realizar anualmente a “Semana de Urbanismo”, com conferência e exposição, para integrar o povo das necessidades do município; e) propor anualmente a inclusão no orçamento municipal, da verba necessária para a execução dos seus serviços.

Fonte: Projeto de Lei nº27/53, em 18 de fevereiro de 1953. Processo nº5.279 obtido na Câmara Municipal de Campinas.

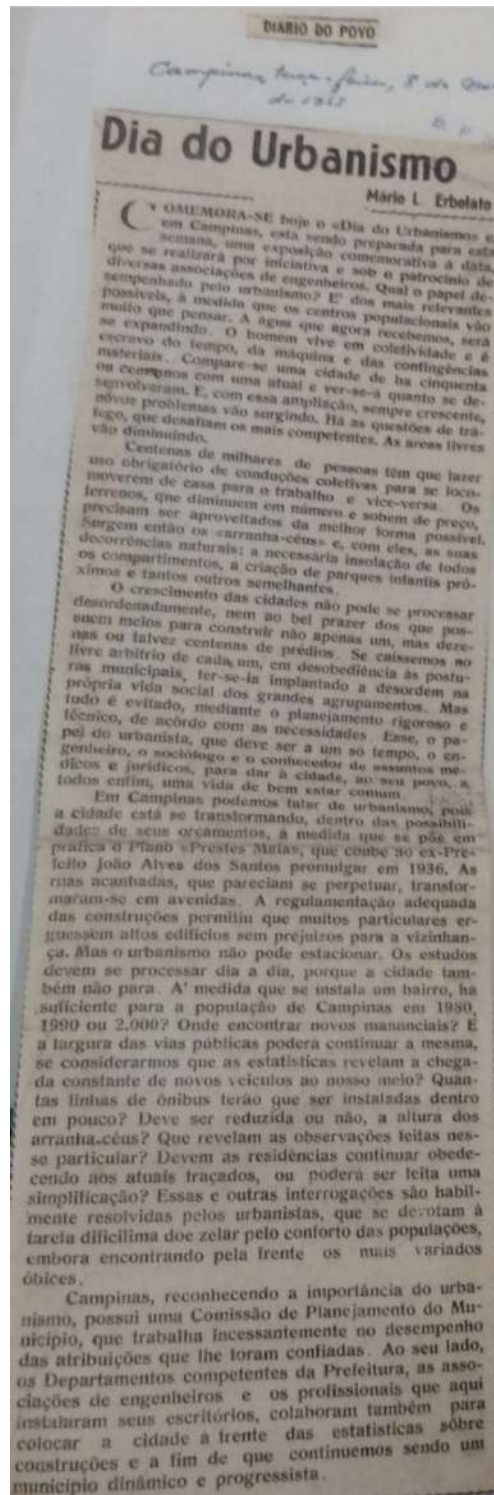


Figura35: Evento sobre os acontecimentos urbanos da cidade de Campinas preparado pela equipe da Comissão de Planejamento do Município

Fonte: Recorte do Jornal "Diário do Povo", 08 de novembro de 1955; Biblioteca Pública Municipal "Prof. Ernesto Manoel Zink

Conforme indica a reportagem intitulada “Trabalhos da Comissão de Planejamento do Município”, figura 33, a equipe da CPM determinou duas frentes de ação para resolver os problemas que afligiam a cidade. A primeira pretendia resolver questões de fácil solução, como arborização para embelezamento das praças e parques, ereções de monumentos, demolições etc. A segunda parte tinha como objetivo solucionar questões mais complexas, como criação de escolas, observâncias e diretrizes para loteamento. Dentre outras questões, ainda existiam os estudos e soluções para problemas rodoviários, formação de chácaras e sítios com o intuito de abastecimento futuro da cidade.

Apesar do andamento da CPM em solucionar os problemas causados pela rápida urbanização, foi desenvolvido outro documento que descreveu os malefícios desse crescimento tão abrupto, ocorrido em Campinas. O projeto de lei nº 2/56, escrito em 02 de fevereiro de 1956 pelo vereador Pedro de Magalhães Júnior, foi a base argumentativa para gerar a lei nº 1616, assim como apresenta a reportagem da figura 36. O assunto tratado neste projeto de lei era a redução de imposto para produção agropastoril e reflorestamento de terrenos situados no perímetro urbano e suburbano do município de Campinas.

A necessidade de criação dessa proposta ocorreu devido à explosão de abertura de loteamentos em volta de toda a cidade, loteando todas as chácaras, sítios, granjas, e hortas que abasteciam Campinas. Destruiu áreas verdes que emolduravam a cidade compostas de bosques e capoeiras, diminuindo as áreas verdes. Em uma tentativa de manter a propriedade ou incentivar os negócios agropastoril, ou até mesmo de reflorestamento em perímetro urbano ou suburbano, foi realizada a proposta de redução de imposto. Essa redução seria no valor de 50% em terrenos inseridos em áreas urbanas ou suburbanas, desde que 60% da área fosse dedicada à produção de cereais, frutas, verduras, legumes, aves, ovos e leite. Em outra situação, foi proposta a redução de 30% no valor do terreno, desde que o proprietário tivesse no mínimo 80% de sua área florestada ou reflorestada. Ao final, essa proposta foi votada e sancionada como a lei nº 1616 de 08 de outubro de 1956.



Figura 36: Redução de impostos com base no projeto de lei 2/56

Fonte: Recorte do Jornal “Correio Popular”, 23 de fevereiro de 1954; Biblioteca Pública Municipal “Prof. Ernesto Manoel Zink

2.4. O PLANEJAMENTO URBANO EM CAMPINAS: PLANO PRELIMINAR DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DE CAMPINAS (PPDI)

Em Campinas, durante a gestão do prefeito Ruy Hellmeister Novaes (1964-1969), foi desenvolvido o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas (PPDI). Tinha o intuito de substituir o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, cujas diretrizes foram consideradas superadas para as décadas seguintes. A elaboração do PPDI ocorreu devido à existência de um ambiente de insatisfação por parte do Grupo de Planejamento Administrativo (GPA), órgão ligado ao gabinete do prefeito. Essa insatisfação ocorria pela inexistência de um órgão de planejamento por parte da prefeitura que pudesse orientar o desenvolvimento municipal. O descontentamento surtiu efeito, e, para a realização do PPDI, criou-se o Grupo Executivo do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Campinas (GEPLAN) (RODRIGUES, 2008).

As preocupações do GPA estavam reportadas no decreto municipal n° 3.174/68 que dispõe sobre a criação do GEPLAN:

Dispõe sobre a criação do Grupo Executivo do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Campinas - GEPLAN

O Prefeito Municipal de Campinas, no uso de suas atribuições e tendo em vista o que dispõe o artigo 2.º, item VII, da Lei Estadual n.º 9842, de 19 de setembro de 1967, e

CONSIDERANDO o enorme surto de desenvolvimento verificado em Campinas nos últimos anos, onde sua população triplicou entre os anos de 1940 e 1960;

CONSIDERANDO que, mantida a atual taxa de incremento demográfico, Campinas ultrapassará a um milhão de habitantes no ano de 2.000;

CONSIDERANDO que a instalação de uma refinaria de petróleo no vizinho município de Paulínia trará consigo muitas indústrias complementares, que poderão se fixar em Campinas;

CONSIDERANDO a possibilidade de Viracopos vir a ser escolhido como aeroporto supersônico;

CONSIDERANDO que Campinas foi considerada pelo SERFHAU como "Pólo de Desenvolvimento";¹¹

¹¹ O Decreto n° 59.917/66 que regulamenta o SERFHAU, estabelecendo seu modo de operar, também criou o Fundo de Financiamento de Planos de Desenvolvimento Local Integrado (FIPLAN). Este fundo tinha como objetivo prover recursos para custear estudos de desenvolvimento local integrado, em nível

CONSIDERANDO que além de atender aos problemas prioritários e inadiáveis, especialmente no que diz respeito às condições econômicas e financeiras da Prefeitura, a dinamização de obras e serviços municipais e da implantação da nova estrutura administrativa, é necessário planejar a longo prazo e prever condições futuras;

CONSIDERANDO que a elaboração de um plano base deve enfatizar aspectos econômicos, sociais, administrativos e físicos e suas inter-relações;

CONSIDERANDO que o Planejamento Urbano é um processo permanente e dinâmico que deve ser implantado com flexibilidade para adequar-se ao crescimento da cidade, estendendo-se a toda sua área;

DECRETA:

Artigo 1º Fica criado o Grupo Executivo do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Campinas - GEPLAN, diretamente subordinado ao Prefeito, com a finalidade de:

- 1 - Reunir, analisar e qualificar os escritórios interessados na elaboração dos estudos do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado.
- 2 - Formalizar a metodologia do trabalho conforme roteiro básico a ser estabelecido;
- 3 - Estabelecer normas para apreciação das propostas;
- 4 - Definir os estudos a serem contratados;
- 5 - Acompanhar e fiscalizar os estudos contratados;

(DECRETO Nº 3.174 DE 7 DE JUNHO DE 1968)

Esse decreto elucidou o conhecimento do executivo municipal sobre planejamento urbano e justificou a necessidade da realização de um plano diretor para auxiliar no crescimento urbano que se estimava ocorrer até a década de 2000.

Após 1964, os planos diretores eram obrigados a ser realizados para conseguir verbas para a execução de obras do município. O órgão financiador do governo federal era o SERFHAU – Serviço Federal de Habitação e Urbanismo - do Ministério do Interior, que tinha um modelo a ser seguido pelas cidades para a sua execução. Da criação do GEPLAN, em 1968, até a promulgação do PPDI, 1971, passaram-se três anos, finalizando a gestão do prefeito Ruy Hellmeister Novaes e iniciando a gestão do prefeito Orestes Quércia (1969-1973). Essa mudança de gestão provocou, após a aprovação do PPDI, uma falta de

regional e municipal, englobando aspectos econômicos, sociais, físicos e institucionais. A cidade de Campinas, mediante suas potencialidades econômicas e geográficas, foi escolhida para se desenvolver um estudo por ser considerada um Pólo de Desenvolvimento.

regulamentação que seria necessária para garantir sua aplicabilidade e efetividade como norma legal (RODRIGUES, 2008).

A desaprovação do prefeito Orestes Quércia se apresenta na promulgação realizada pela Câmara Municipal e pela ausência de regulamentação, sendo instituída e aprovada com uma cópia do índice do volume 01, conforme a reprodução da lei:

LEI Nº 3.960 DE 09 DE MARÇO DE 1971

(Publicação DOM 10/03/1971)

APROVA O PLANO PRELIMINAR DE DESENVOLVIMENTO INTEGRADO DE CAMPINAS

A CÂMARA MUNICIPAL DECRETA E EU, PREFEITO DO MUNICÍPIO DE CAMPINAS, PROMULGO A SEGUINTE LEI:

Art. 1º - Fica aprovado o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas (PPDI), constituído pelos 5 (cinco) anexos integrantes desta lei, a saber: (Ver Lei nº 3.964, de 16/03/1971)

I Volume I PROPOSIÇÕES, compreendendo:

- a) Apresentação***
- b) Características e Tendências do Desenvolvimento Municipal***
- c) Estratégia de Desenvolvimento Municipal***
- d) Plano Preliminar de Estrutura***
- e) Plano de Ação e Orçamento Plurianual de Investimentos para o Triênio 1971 1973***
- f) Roteiro de Elaboração da 2ª Etapa do Plano Local de Desenvolvimento Integrado.***

II Volume II - A ESTUDOS SETORIAIS DESENVOLVIMENTO ECONÔMICO E DEMOGRÁFICO, compreendendo:

- a) Demografia***
- b) Desenvolvimento Industrial***
- c) Evolução do Comércio***
- d) Estrutura e Tendências da Agricultura***

III Volume II-B ESTUDOS SETORIAIS DESENVOLVIMENTO SOCIAL, compreendendo:

- a) Estrutura Social***
- b) Ensino, Recreação e Cultura***
- c) Saúde***
- d) Habitação***

IV Volume II-C ESTUDOS SETORIAIS DESENVOLVIMENTO FÍSICO, compreendendo:

- a) Estrutura Física***
- b) Sistema Viário e de Transportes***
- c) Serviços e Equipamentos Urbanos***

V Volume II-D ESTUDOS SETORIAIS, compreendendo:

- a) Organização do Sistema Administrativo***
- b) Comportamento das Finanças Municipais***

c) Pesquisas

Art. 2º - Esta lei entrará em vigor na data de sua publicação.

Art. 3º - Revogam-se as disposições em contrário.

Paço Municipal de Campinas, aos 09 de março de 1971

*DR. ORESTES QUÉRCIA
Prefeito Municipal*

A partir de 1967, com a nova Constituição Federal, somente os municípios que haviam elaborado um plano diretor passaram a receber os repasses financeiros do governo federal. Os restantes dos municípios, sem um plano diretor, sofriam maiores dificuldades perante o governo federal, principalmente no caso de solicitar um empréstimo financeiro, sendo recusado com maior frequência.

O PPDI mostra-se como um plano autorregulador e não considera a participação popular em nenhuma etapa, sendo realizado dentro de um contexto de cerceamento às liberdades políticas. Sua elaboração e execução deu-se através de um consórcio de escritórios de planejamento, entre eles a Serete S.A. Engenharia e o escritório do arquiteto Jorge Wilhelm. No entanto, todo esse trabalho não foi formalizado institucionalmente como um plano diretor pela administração de Orestes Quércia (PPDI, 1970).

Analisando seus volumes, nota-se que os assuntos contemplam uma divisão temática, destacando a industrialização, crescimento demográfico e sua consequência, infraestrutura urbana, habitação e a indução de crescimento de norte a sul.

2.4.1. LOCALIZAÇÃO INDUSTRIAL E INDUÇÃO DA EXPANSÃO

Na leitura do volume II A, do PPDI, atentou-se aos dados informativos e à localização ou recomendação de implantação das indústrias de pequeno, médio e grande porte em Campinas. As indústrias de pequeno porte tinham como proprietário os próprios moradores campineiros, destacando-se que, em alguns casos, houve a participação financeira de fazendeiros radicados em Campinas. Como exceção, estavam apenas as empresas de pequeno porte de capital estrangeiro, a White Martins (grupo Union Carbide) e a Kerahedarf do Brasil, de

origem alemã, ambas implantadas em 1961 e localizadas no distrito de Sousas. As demais localidades das empresas de pequeno porte se encontravam em área urbana utilizando toda a infraestrutura existente e serviços públicos. Não obstante, como muitas indústrias se iniciaram adaptando suas sedes em aluguéis residenciais, houve problemas no fornecimento de energia, visto que a rede elétrica desses locais era fornecida baseadas em casas unifamiliares. Outra situação de adequação de imóveis ocorria com o aluguel de edifícios construídos para outros usos. Estes eram utilizados para fins industriais e, posteriormente, quando a expansão dos negócios ocorria, realizava-se a construção de unidades próprias (PPDI – Vol.IIA – Desenvolvimento Econômico e Demográfico, 1971).

As indústrias de médio porte se localizavam dentro da malha urbana de Campinas, assim como as empresas de pequeno porte. Com o tempo, essas empresas não conseguiam se expandir e, por estarem rodeadas de residências, precisaram se mudar para áreas mais afastadas, construindo novas instalações. As indústrias de grande porte se localizavam distantes da malha urbana, afastadas da cidade, como a SINGER, DUNLOP, GENERAL ELETRIC, MERCK, BOSCH. As demais estavam localizadas às margens da rodovia Anhanguera, como a BENDIX, ou margeando a estrada de ferro que acessava a Anhanguera, como a SWIFT e a DURATEX. (PPDI – Vol.IIA – Desenvolvimento Econômico e Demográfico, 1971, p67)

Uma questão relevante apontada no PPDI é a disponibilidade de terrenos em Campinas localizados na direção norte, em Barão Geraldo, e na direção sul, acima do rio Capivari, induzindo o crescimento municipal. O trecho que descreve estas informações foi destacado e a sua localização mapeada, conforme apresentado no mapa da figura 37:

Atualmente, o Município de Campinas apresenta disponibilidade de terrenos suficiente para comportar a implantação de indústrias de grande porte; os que oferecem melhores condições topográficas estão localizados no Distrito de Barão Geraldo (Fazenda Santa Genebra) e ao norte do rio Capivari. A Fazenda Chapadão apresenta excelentes condições para este tipo de uso do solo, porém pertence ao Exército.

(Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas – Vol. II A – Desenvolvimento Econômico e Demográfico, 1971, p73).

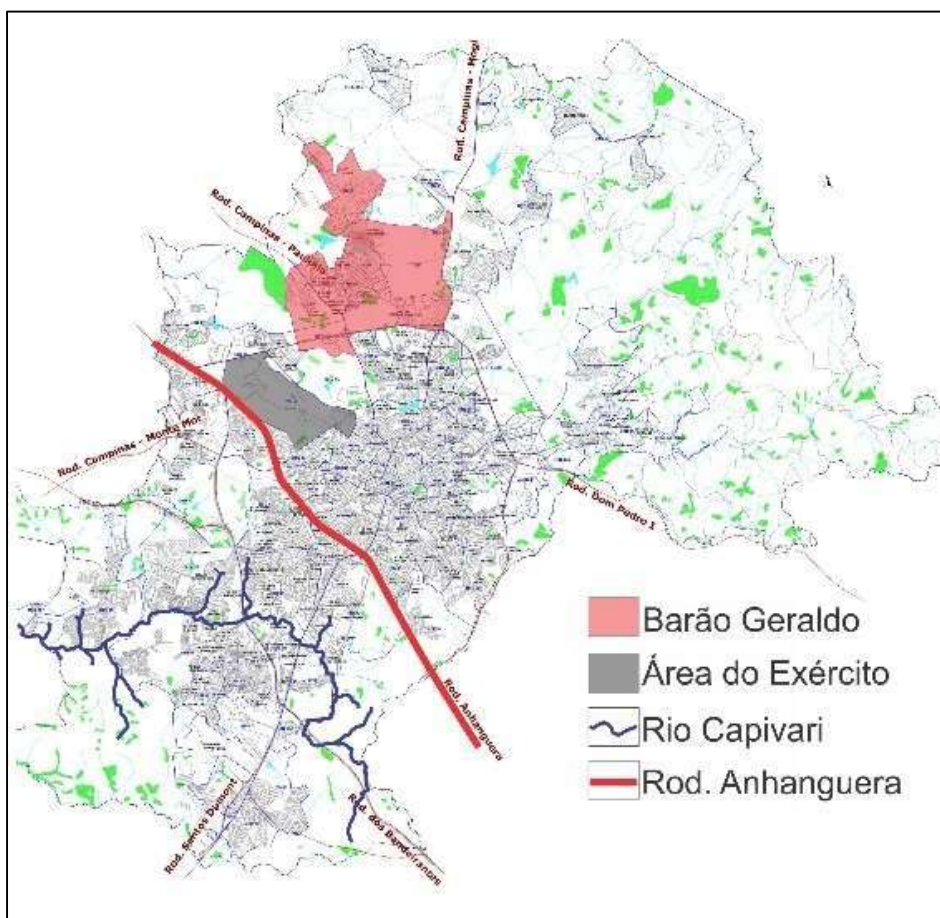


Figura 37: Mapa localizando as áreas em destaque a indução industrial no texto do PPDI

Fonte: Mapa de UTB – Seplama – alterado pela autora

Se compararmos as informações apontadas pelo PPDI com o decreto nº 3.174 de 1968, vamos perceber que já havia uma indução para a fixação de indústrias na área de Barão Geraldo. O decreto do ano de 1968 aponta sobre a importância da REPLAN em Paulínia e a possibilidade de fixação de outras indústrias em Campinas. Nota-se que o plano enfatiza, em diversos momentos, a falta de qualificação profissional pelos moradores campineiros e a dificuldade em investir em empresas tecnológicas em Campinas. A implantação da Unicamp, em 1960, e do campus I da PUC Campinas, em 1970, favoreceu a indução de um polo de tecnologia industrial, o que valorizou a região mesmo estando em área rural e longe da malha urbana.

Os profissionais que elaboraram o PPDI tinham uma visão muito conservadora, chamando a atenção os motivos pelos quais as empresas viriam, ou não, para Campinas. Pelo diagnóstico, a instalação de indústrias pesadas no solo campineiro dependeria da elaboração e execução de ações de políticas públicas. As autoridades viam este cenário com outros olhos, ao vislumbrar com entusiasmo a saturação do polo industrial da grande São Paulo, almejando a espontaneidade da chegada de novas indústrias para a região campineira (RODRIGUES, 2008). No entanto, é possível observar que o PPDI faz uma ressalva diferenciada, abordando da seguinte maneira:

É importante assinalar que o desenvolvimento da área de Campinas tem se caracterizado como um processo implantado de fora para dentro, em que Campinas se converteu num dos eixos de expansão da fronteira industrial do pólo metropolitano sediado em São Paulo e no exterior. É um desenvolvimento de tipo pendente, cuja intensificação ou aceleração depende principalmente de forças externas que fogem ao controle não só do governo, como das próprias atividades implantadas na área. Tal circunstância limita consideravelmente o poder e a eficácia da intervenção da autoridade municipal.

(PPDI– Vol. IIA – Desenvolvimento Econômico e Demográfico, 1971, p75).

A abertura da rodovia Anhanguera resultou na atratividade da ocupação territorial de suas proximidades. Isso valorizou os terrenos e atraiu a construção de novas indústrias, o que propiciou a extensão da infraestrutura para a região. As buscas por terrenos aumentaram, o que promoveu o crescimento de loteamento e arruamento no eixo sul de Campinas (PPDI – Vol. IIC – Estrutura Física, 1971, p07). O percurso da rodovia Anhanguera por Campinas se localiza geograficamente acima do rio Capivari, apresentado no mapa da figura 37, região destacada pelo PPDI como um local favorável para a implantação de indústrias pesadas, conforme já foi enfatizado.

Os proprietários de terras nessa região vislumbraram a possibilidade de realizar bons negócios, resultando num excesso de loteamento que gerou uma diminuição da densidade demográfica. Esta situação fica evidente ao observar a imagem aérea, figura 38, que registra a rodovia Anhanguera e o avanço dos

loteamentos no seu sentido, criando bairros sem nenhuma construção. Outra região que foi bastante loteada por gerar expectativas de valorização ocorreu nos arredores do aeroporto de Viracopos, figura 39, posteriormente frustrando os proprietários pela ausência de compradores.



Figura 38: Imagem aérea de Campinas, 1960.

Fonte: Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, alterado pela autora



Figura 39: Imagem aérea de Campinas - aeroporto Viracopos, 1972

Fonte: Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, alterado pela autora

O volume I do PPDI, dentre várias hipóteses de expansão urbana, apresenta uma análise que foi considerada como modelo de expansão que seria recomendada à prefeitura, que consistiu na expansão no sentido norte do município de Campinas. Esta hipótese tinha correlação direta com as propostas rodoviaristas do governo Estadual. Ademar Pereira de Barros foi eleito governador de São Paulo, pela primeira vez, entre 1947 e 1951 e sua administração foi marcada pela realização de grandes obras públicas. Entre suas propostas se destacaram a criação de programas habitacionais, programas de distribuição de redes de água e esgoto para a capital paulista e a criação e

melhoramentos de rodovias como a Anhanguera e a Anchieta. A sua volta ao governo estadual ocorreu em janeiro de 1963, cuja gestão foi marcada por grandes obras e pela reforma agrária paulista com terras devolutas do estado. Após abril de 1964, sua administração foi marcada por diversos atritos com o governo federal, e ele se manteve no cargo de governador até junho 1966. Sua política reforçou os ideais modernizadores, dando ênfase a grandes rodovias, favorecendo o transporte privado (Mayer, 2009).

Observa-se que alguns anos após a finalização da primeira gestão de Ademar de Barros como governador, a lei municipal de Campinas nº 1993/1959 trouxe no seu corpo as recomendações de aberturas de acessos com ligação a estados, municípios e distritos vizinhos a Campinas, por meio de estradas de rodagem, para aglomerações residenciais e industriais em zonas rurais. A análise do PPDI foi baseada com um olhar intraurbano coerente com as dinâmicas do governo estadual e municipal. Observa-se que o PPDI associava as leis municipais e as dinâmicas que ocorriam no município ao sugerir áreas industriais na periferia e reforçar a criação de rodovias intermunicipais. Uma das hipóteses de crescimento urbano apontava o sentido do aeroporto de Campinas, uma tendência, pois já ocorria um crescimento direcionado para esta região; contudo, esta alternativa não foi a priorizada.

2.4.2. AS PROPRIEDADES RURAIS COMO BARREIRAS FÍSICAS À EXPANSÃO URBANA: FORMAÇÃO DE LOTEAMENTOS POPULARES E CONCENTRAÇÃO DOS INVESTIMENTOS PÚBLICOS

O mapa de propriedades rurais como barreiras físicas, figura 40, retirado do PPDI, mostra as propriedades rurais, fazendas, chácaras e sítios privados e entidades públicas de Campinas. Essas propriedades se localizavam ao redor do centro consolidado, formando em um primeiro momento uma barreira natural. Com o processo de loteamento e desmembramento das áreas rurais ao longo dos anos, foi possível absorver essas novas áreas à malha urbana, restando apenas as fazendas que pertenciam aos órgãos públicos.

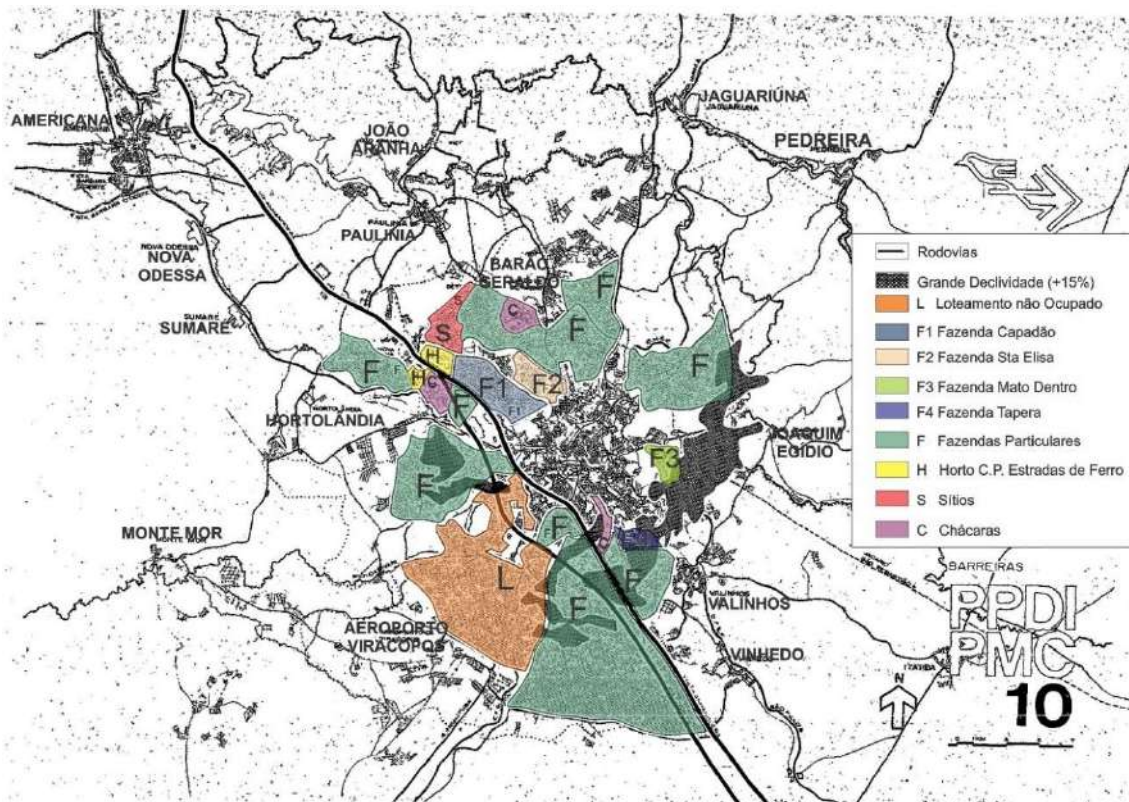


Figura 40: Mapa de propriedades rurais como barreira física
 Fonte: PPD I – Vol. II C – Estrutura Física, 1971, p07. Alterado pela autora

Apesar de antever o processo de loteamento e venda das áreas privadas, os técnicos que elaboraram os volumes do PPD I apontaram duas hipóteses para o futuro territorial de Campinas. A primeira seria a transposição da barreira natural com a expansão e crescimento urbano e a segunda hipótese seria Campinas ter um adensamento demográfico na área já consolidada, mantendo a barreira natural.

No caderno IIC, que aborda o desenvolvimento físico, sistema viário, sistema de transporte e serviços de equipamento urbano, é apresentado uma divisão da cidade de Campinas em dezoito zonas ou bairros: 1) Centro; 2) Guanabara; 3) Cambuí; 3A) Nova Campinas; 4) Ponte Preta; 5) Vila Industrial; 6) Castelo; 6A) Bonfim; 7) Dom Bosco; 8) Flamboyant; 9) Proença; 10) Jd. Oliveiras; 11) Nova Europa; 12) Parque Industrial; 13) Taquaral; 14) Campos Elíseos; 15) Jd. Aurélia; 15A) Boa Vista.

Os bairros elencados possuem uma diversidade de dados relacionados a sua ocupação territorial, produtividade e infraestrutura, destacando-se algumas informações presentes na tabela 22, 23 e 24.

Tabela 22: Indicadores Urbanos por Zonas, 1969.

Código	Zona Urbana	Área(há)	Área Urbanizada(há)	Área Urbanizada Ocupada(há)	Classe Social	Densidade Bruta	Preço Médio Terreno (Ncr\$/m ² .)
01	Centro	112	112	112	A	91	190
02	Guanabara	300	300	300	A	83	94
03	Cambuí	220	220	220	A	120	142
03A	Nova Campinas	209	209	179	A	13	33
04	Ponte Preta	136	136	136	C	57	50
05	Vila Industrial	260	260	256	C	68	16
06	Castelo	347	347	347	A	46	38
06A	Bonfim	149	149	149	B	65	27
07	Dom Bosco	380	380	380	B	74	38
08	Flamboyant	452	363	349	D	30	12
09	Proença	492	360	360	D	60	36
10	Jd.das Oliveiras	732	629	557	C	49	24
11	Nova Europa	524	377	364	C	33	16
12	Pq Industrial	452	452	452	C	43	16
13	Taquaral	694	622	622	D	19	10
14	Campos Elísios	1.708	847	590	D	18	7
15	Jd. Aurélia	550	337	293	C	68	8
15A	Boa Vista	616	200	200	D	41	5

Fonte: Elaborado a partir do PPDI, Vol.II C, p.07.

Ao analisar a reprodução das informações do PPDI contidas na tabela 22, verifica-se que as áreas mais adensadas de Campinas são o Centro, Cambuí e Guanabara, regiões mais antigas da cidade. Observa-se que a 'densidade bruta' - número de moradores dividido pela área total- possui os maiores valores ao se comparar aos outros bairros da cidade. Os indicadores da tabela 24 apontam que estas zonas não possuem vazios urbanos e, ao observar os dados da tabela 23, verifica-se que estas regiões concentram os melhores serviços de infraestrutura urbana. Esses dados justificam os valores dos terrenos terem sido

os mais caros da cidade e concentrarem a maior classe social. Os bairros do Castelo e Bonfim são regiões que tiveram maior investimento público e a explicação para esse fato ocorre por ambos serem bairros de classes abastadas. O Castelo foi planejado com desenho urbano do plano de Prestes Maia e com fartura de áreas verdes, configurando-se como um bairro nobre com ares de novo.

Tabela 23: Indicadores de infraestrutura urbana por zonas

Código	Zona Urbana	Água	Esgoto	Pavimentação	Iluminação Pública
01	Centro	1,00	1,00	1,00	1,00
02	Guanabara	1,00	0,90	0,90	1,00
03	Cambuí	1,00	1,00	1,00	1,00
03A	Nova Campinas	0,4	0,00	0,40	0,80
04	Ponte Preta	0,80	0,75	0,70	1,00
05	Vila Industrial	0,60	0,60	0,60	0,90
06	Castelo	1,00	0,90	0,60	0,90
06A	Bonfim	0,90	0,90	0,90	0,80
07	Dom Bosco	0,80	0,80	0,60	0,80
08	Flamboyant	0,25	0,00	0,15	0,50
09	Proença	0,35	0,35	0,30	0,50
10	Jd.das Oliveiras	0,40	0,15	0,40	0,50
11	Nova Europa	0,30	0,30	0,20	0,40
12	Pq Industrial	0,60	0,50	0,50	0,75
13	Taquaral	0,15	0,00	0,15	0,10
14	Campos Elísios	0,15	0,00	0,10	0,20
15	Jd. Aurélia	0,30	0,15	0,15	0,50
15A	Boa Vista	0,00	0,00	0,10	0,10
—	Total	0,55	0,46	0,43	0,59

*Os índices correspondem à relação entre a área atendida e a área total da zona, correspondendo o atendimento total igual a 1,00.

Fonte: Elaborado a partir do PPDI, Vol.II C, p.08.

Observando atentamente os dados das tabelas 22, 23 e 24 fica evidente que as zonas de classes mais baixas, C e D, possuem expressiva diferença nos indicadores. Os exemplos mais representativos correspondem ao Jardim Campos Elísios e ao Jardim Boa Vista, ambos de classe social “D”. Os dois possuíam grande área vazia, como mostra a tabela 24 acima de 60%, baixos

indicadores de infraestrutura urbana e, por conseguinte, os menores valores de preço médio de terrenos.

Tabela 24: Uso do solo relacionada por zonas, 1969.

Código	Zona Urbana	Com.+Serv. (%)	Vazios (%)	Indústrias (%)	Institucional (%)	Livre verde (%)	Vias (%)	Habitação (%)
01	Centro	31,1	—	0,6	9,6	3,48	22	33,22
02	Guanabara	6,7	—	2,5	7,4	3,42	25	54,98
03	Cambuí	4,7	—	0,9	6,3	8,88	23	56,22
03A	Nova Campinas	0,1	13,9	—	0,5	8,01	23	54,49
04	Ponte Preta	7,7	—	20,8	13,8	0,84	20	36,86
05	Vila Industrial	2,3	1,5	2,2	12,5	1,37	24	56,13
06	Castelo	1,3	—	0,8	17,7	5,78	25	49,42
06A	Bonfim	17,3	—	6,7	3,1	0,97	22	49,93
07	Dom Bosco	3,2	—	1,6	13,8	15,40	25	41,00
08	Flamboyant	0,2	22,8	—	1,2	9,01	28	38,79
09	Proença	0,4	26,6	—	0,1	12,3	28	32,40
10	Jd.das Oliveiras	0,9	23,9	2,0	6,5	7,56	29	30,14
11	Nova Europa	0,3	30,5	0,1	4,8	9,38	29	26,42
12	Pq Industrial	1,6	—	2,3	5,3	7,43	21	62,37
13	Taquaral	0,1	10,4	—	4,5	7,41	18	59,59
14	Campos Elísios	0,1	65,2	0,1	0,3	4,76	26	3,54
15	Jd. Aurélia	0,4	26,0	—	1,7	3,98	28	40,92
15A	Boa Vista	—	67,8	7,5	—	0,94	5	18,76
—	Total	1,8	28,3	1,7	4,4	5,71	23,7	41,40

Fonte: Elaborado a partir do PPDI, Vol.II C, p.09

Infelizmente, ao confrontar os dados dessas três tabelas, 22, 23 e 24, percebe-se as relações entre classes sociais e melhorias de urbanidade atribuídas a serviços públicos de infraestrutura urbana estão atreladas. Os bairros com infraestruturas e urbanidades melhores possuíam os maiores valores de preço médio de terrenos e seus moradores eram de classes A e B. O inverso mostra que as classes mais baixas se localizavam em áreas mais afastadas do centro com uma infraestrutura insuficiente e em áreas pouco adensadas.

Essa discrepância de infraestrutura ocorreu em decorrência da falta de investimento público para as regiões de classe mais baixas, conforme apresenta a tabela 25. A única exceção foi o bairro da Ponte Preta onde os investimentos

sucederam de maneira acentuada, por ser um bairro com maior índice de industrialização, como pode ser visto na tabela 25.

Tabela 25: Investimento global por habitantes por zona urbana, 1969

Código	Zona Urbana	Investimento Global/Hab. (Ncr\$)	Classe Social
01	Centro	1.790	A
02	Guanabara	1.800	A
03	Cambuí	1.360	A
03A	Nova Campinas	5.240	A
04	Ponte Preta	2.160	C
05	Vila Industrial	1.500	C
06	Castelo	2.580	A
06A	Bonfim	2.220	B
07	Dom Bosco	1.500	B
08	Flamboyant	1.110	D
09	Proença	1.340	D
10	Jd. das Oliveiras	1.380	C
11	Nova Europa	1.660	C
12	Pq Industrial	1.830	C
13	Taquaral	1.080	D
14	Campos Elísios	1.710	D
15	Jd. Aurélia	620	C
15A	Boa Vista	750	D

Fonte: Elaborado a partir do PPDI, Vol.II C, p.08

A falta de infraestrutura urbana causou grande desconforto para a vida da população mais carente e isso incluía a qualidade do sistema viário que foi apresentado em três classificações, A, B e C, pelo PPDI. A zona com melhor pavimentação (qualidade A) correspondia à área mais antiga da cidade, a zona central. Os bairros mais recentes, naquele período, e com população de classes mais altas, A e B, obedeceram a um planejamento mais sistemático com ruas e avenidas diferenciadas, possuindo uma qualidade das suas vias classificadas em B. Por fim, as zonas periféricas possuíam uma qualidade C das suas vias, onde as ruas eram de terra e apenas eram pavimentadas as radiais que faziam ligação com o centro da cidade. Em alguns casos, como no Jardim Flamboyant, houve apenas um acesso ao centro e todo o bairro se encontrava isolado de outros bairros.

O problema da falta de conexão entre os bairros gerou uma concentração de viagens em direção ao centro da cidade diariamente, provocando um intenso deslocamento populacional com grande frequência. Curiosamente, esse cenário

não fazia parte da vida da população periférica que vivia na região nordeste de Campinas. Apesar de ter 2.784 ônibus circulando por toda a cidade, as áreas mais abastecidas continuavam sendo as de classes mais altas, como o centro, Guanabara e Cambuí.

As dificuldades para a população mais desprovida aumentavam com o reduzido número de ônibus que era atribuído para servir aos bairros mais populares. Novamente, ocorreu uma exceção ao bairro da Ponte Preta por ser uma zona rica em indústrias. No entanto em bairros como o Jardim Boa Vista, circulavam apenas 149 ônibus, o que corresponde a um índice relativo de apenas 5% do total; ou até mesmo o bairro do Taquaral, que possuía uma circulação de 42 ônibus, o que correspondia a um índice relativo de apenas 1%. Com a restrição de transporte público para as áreas mais carentes, houve, conseqüentemente, uma reclamação por parte da população que enfrentava dificuldade com os longos intervalos de ônibus e sua superlotação.

Tabela 26: Índices de atendimento do sistema de transporte coletivo em Campinas por zonas, 1969.

Código	Zona Urbana	*VAZ	Índice Relativo (%)	Classe Social
01	Centro	2.784	100	A
02	Guanabara	1.244	44	A
03	Cambuí	909	33	A
03A	Nova Campinas	58	2	A
04	Ponte Preta	1.204	43	C
05	Vila Industrial	303	11	C
06	Castelo	366	13	A
06A	Bonfim	390	14	B
07	Dom Bosco	486	17	B
08	Flamboyant	297	11	D
09	Proença	315	11	D
10	Jd. das Oliveiras	581	21	C
11	Nova Europa	308	11	C
12	Pq Industrial	659	24	C
13	Taquaral	42	1	D
14	Campos Elísios	396	14	D
15	Jd. Aurélia	287	10	C
15A	Boa Vista	149	5	D

*VAZ: Vazão - número de ônibus por zona e por dia -

Fonte: Elaborado a partir de dados do PPDI, 1971, Vol.II C, p.42

Os próprios profissionais que elaboraram o PPDI afirmavam que o problema do transporte público “*têm tornado suas deficiências um mal crônico*” não apenas para Campinas, mas para o Brasil, necessitando elaborar um

planejamento eficiente para a resolução desse problema com a máxima eficiência. O Plano afirmava que a eficiência na mobilidade urbana deveria ser medida pelo número de oportunidades para utilização do transporte público nas idas e vindas para o trabalho, compras, recreação, entre outras necessidades diárias realizadas por cada indivíduo. Apesar das necessidades apresentadas nas áreas periféricas onde se localizam a classe mais humilde, a síntese, apresentada pelos técnicos que elaboraram o trabalho do PPDI, foi inconclusiva e, segundo os técnicos, ao comparar a cidade de Campinas com outras cidades brasileiras, a infraestrutura viária era de nível superior, apesar dos problemas já apontados.

A GEPLAN, empresa responsável pela elaboração do plano, realizou, juntamente com a população, um levantamento de todos os problemas de infraestrutura urbana em cada zona da cidade. Nos dados da tabela 27, reportados do PPDI e obtidos por pesquisa domiciliar, constam que foi assinalado um '+' e hachurado de vermelho a todas as faltas de serviços públicos por bairros evidenciados. Desse modo, as adversidades se destacam das lacunas cujas atividades públicas eram atendidas nos bairros. Verifica-se que as zonas mais antigas possuíam, na grande maioria, os serviços públicos atendidos. Destacam-se o centro, o bairro de Nova Campinas, Bonfim e Parque Industrial com todos os serviços prestados e o seu oposto, o bairro Jardim das Oliveiras, no qual faltavam praticamente todos os serviços de infraestrutura. Observa-se que outros bairros recém-abertos e de renda mais baixa também sofrem com a falta de serviço público. Dentre as atividades mais precárias, estão o fornecimento de água, esgoto, correios e calçamento.

Ficou evidente a disparidade de investimento municipal realizado nas áreas de classes sociais distintas, direcionando os recursos financeiros para as regiões que já eram bem servidas de infraestrutura, com população mais abastada. As zonas que realmente necessitavam dos serviços públicos se mantinham às margens da cidade e desconexas da malha urbana.

Tabela 27: Serviços e equipamentos - problemas mais importantes, indicados pelos moradores das zonas da cidade, 1969

Código	Zona Urbana	Classe Social	Água	Esgoto	Luz Domiciliar	Calçamento	Iluminação Pública	Coleta de Lixo	Limpeza nas ruas	Correios	Saneamento
01	Centro	A	-	-	-	-	-	-	-	-	-
02	Guanabara	A	-	-	-	-	-	-	+	-	+
03	Cambuí	A	-	-	-	-	-	-	+	-	+
03A	Nova Campinas	A	-	-	-	-	-	-	-	-	-
04	Ponte Preta	C	-	-	-	-	-	-	-	+	-
05	Vila Industrial	C	+	-	-	+	+	-	+	+	-
06	Castelo	A	+	-	-	+	+	-	+	+	-
06A	Bonfim	B	-	-	-	-	-	-	-	-	-
07	Dom Bosco	B	-	+	-	-	-	-	-	+	+
08	Flamboyant	D	-	+	-	+	-	-	-	-	-
09	Proença	D	+	+	+	+	+	+	-	-	-
10	Jd. das Oliveiras	C	+	+	+	+	+	+	+	+	-
11	Nova Europa	C	+	+	+	+	-	+	+	+	-
12	Pq. Industrial	C	-	-	-	-	-	-	-	-	-
13	Taquaral	D	-	+	-	-	-	-	-	+	+
14	Campos Elísios	D	+	+	-	+	-	+	-	-	-
15	Jd. Aurélia	C	+	+	-	+	-	+	-	-	-
15A	Boa Vista	D	+	+	-	-	-	+	-	-	-

Fonte: Elaborado a partir de dados do PPDI, 1971, Vol.II C, p.143

Ressalva a análise feita pelo PPDI sobre a infraestrutura e os serviços urbanos:

A análise deste aspecto da situação física de Campinas pode iniciar-se pela verificação dos dados (...). Este dado é extremamente significativo e foi utilizado na proposição da estratégia do plano. O exame dos dados relativos às zonas e à média global do investimento em infraestruturas por habitante permite tirar algumas conclusões expostas a seguir:

- com poucas exceções (zonas 2, 4, 5, 6, 7) o índice infraestrutura por habitante apresenta uma faixa de variação pequena, não maior que 1,5 em relação à média global:

- o índice decrescente ligeiramente com o afastamento do centro da cidade e com a faixa de renda média da zona;

- o centro possui ligeiramente com o afastamento do centro da cidade e com a faixa de renda média da zona;

- o centro possui relativamente pouco investimento em infraestrutura (apenas 1,15 vezes a média global) se se considerar que, pelas funções ali sediadas, atende não apenas a própria, mas também à população de todas as outras zonas. Este fato sugere que

investimentos maciços, se necessários ao funcionamento do centro, se justificam plenamente;

- Nova Campinas (Zona 3) possui investimentos desproporcionalmente altos, explicado pelo fato de ali residir a população de mais alto nível de renda e que controla grande parte das decisões municipais;

- Taquaral (Zona 13), Jd. Flamboyant (Zona 9) e Jd. Proença (Zona 9) têm índices entre 60 e 55% da média, sugerindo a necessidade de uma política de canalização de recursos para estas áreas;

- Jd. Aurélia (Zona 15) possui índices pouco superior a um terço da média, indicando forte carência de infraestruturas. Este caso particular, se explica pelo fato de a população do setor ter passado, nos últimos 2 anos, de 11.000 para 22.817. Esse ritmo acelerado de crescimento ocasionou o atraso no atendimento em infraestruturas;

- Boa Vista (zona 15-A) é praticamente desprovida em infraestrutura. Lembre-se que o setor é constituído unicamente pelo conjunto habitacional de mesmo nome, concluído recentemente (1969).

Fonte: PPDI – Vol.II C – Desenvolvimento Físico, 1971, p21, 22.

Esse fragmento, retirado do volume IIC, demonstra com clareza a necessidade de reestruturar urbanisticamente e investir nas áreas do Taquaral, Jardim. Aurélia e Boa Vista. Destaca-se o bairro Nova Campinas pela desproporcionalidade de investimentos públicos realizados na época, justificados por concentrar uma população de mais alto nível social, cuja influência política e econômica era de grande relevância.

No entanto, o texto enaltece a necessidade de maiores investimentos no centro da cidade, por ser uma região que atende toda a população campineira, mesmo sendo a área que sempre recebeu o maior recurso público ao longo dos anos. Neste viés, é preciso lembrar que a zona central contemplava os melhores indicadores de infraestrutura urbana, apontados pelo próprio PPDI, não obstante, o centro tivesse passado por recente reforma urbana com o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas.

A análise do documento, PPDI – 1971, registra o modo do pensamento técnico compreendendo a forma de planejamento urbano e de gestão política daquela época. Ressalva a questão histórica de apropriação do espaço urbano pela desigualdade espacial, investimento público e distribuição de infraestrutura urbana.



CAPÍTULO 03

EXPANSÃO PERIFÉRICA: UMA VISÃO DE CONJUNTO

Discurso de Lauro Péricles Gonçalves ao centro, segurando o microfone - obras s/id

Fonte - Acervo do Museu de Imagem e Som, Autor: Henrique de Oliveira Jr. Data: aproximadamente 1973 a 1977

3.1. LEGISLAÇÃO E CONSOLIDAÇÃO URBANA

3.1.1. DESENVOLVIMENTO URBANO E VETORES DE CRESCIMENTO

A cidade de Campinas iniciou sua formação urbana em uma região de planície, com uma declividade menor do que 15%. Observando suas características geográficas, apresentadas no mapa 01 da figura 41, destacam-se, em verde, as áreas de maior declividade natural, as quais atingem aclives superiores a 25%. Na direção sul de Campinas, no sentido do aeroporto de Viracopos, (indicado na figura 41 por meio da seta azul) é possível verificar que existe uma situação geográfica que orientou a expansão urbana em um corredor natural. Para comparar os dois mapas da figura 41, destacou-se a região “A” e “B”, áreas de maior declividade em ambos os mapas, sendo visto no mapa 01 as barreiras físicas naturais, e no mapa 02 o crescimento urbano ocorrido até 1962. Observa-se que a topografia de Campinas direcionou a formação periférica da cidade na zona sul e determinou o direcionamento da mancha urbana. Destaca-se no percurso a cidade de Valinhos e visualiza-se que, mesmo com as dificuldades topográficas, o crescimento urbano ocorreu entre as cidades.

Analisando o processo de expansão da malha urbana de Campinas, entre 1940 e 1989, foi possível compreender as particularidades do seu desenvolvimento, a partir dos indutores do seu crescimento - seus vetores - e a distribuição espacial territorial ao longo do tempo. Nos mapas presentes nas figuras 42, 44 e 45, destacam-se o crescimento periférico por manchas em amarelo e os vetores de crescimento indicados por setas vermelhas. Esses mapas foram obtidos na Prefeitura Municipal de Campinas por meio da Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente (SEPLAMA).

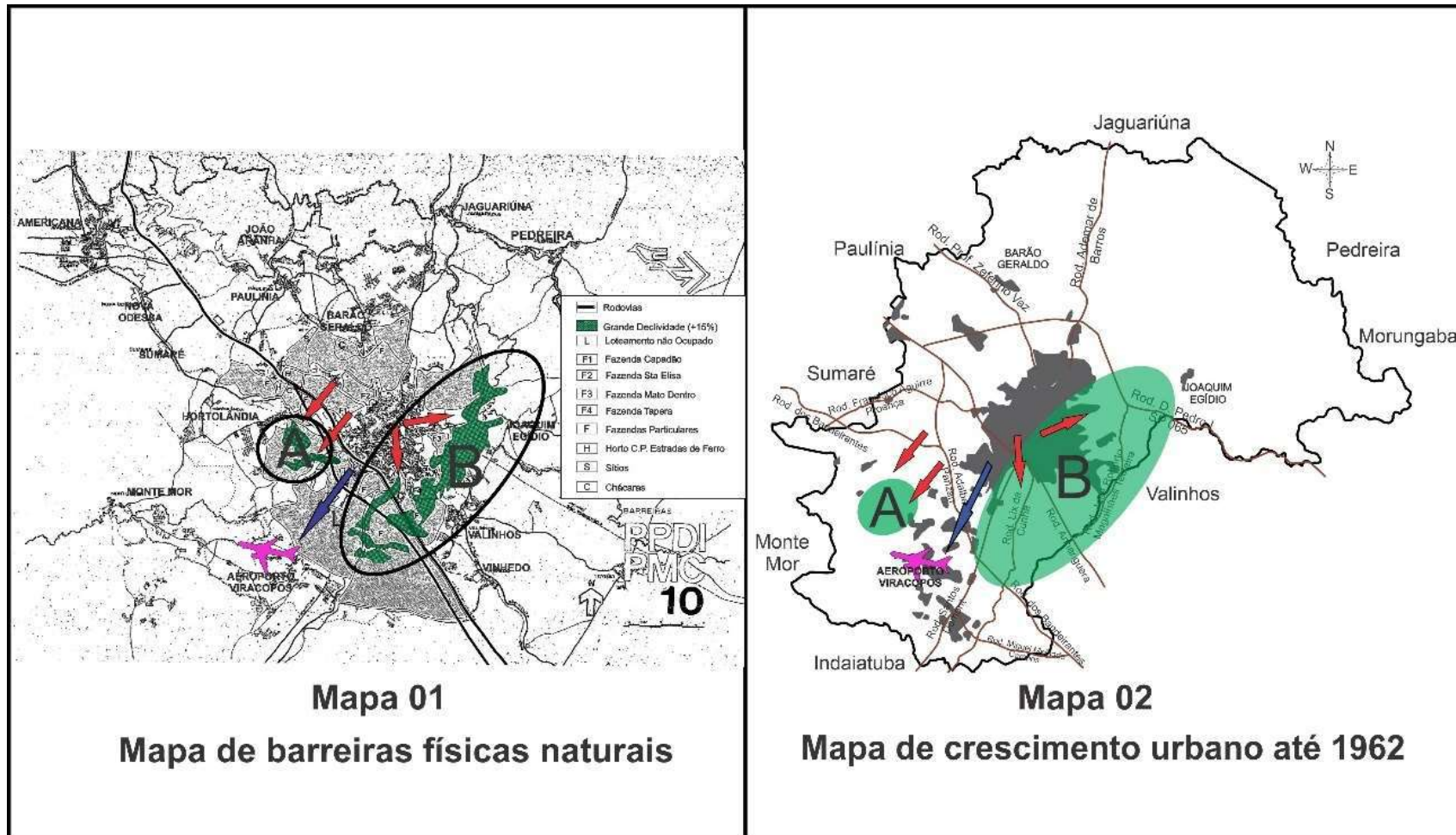


Figura 41: Mapa da situação geográfica de Campinas e de crescimento urbano até 1962

Fonte Mapa 01: PPDI – Vol.IIA – estrutura física, 1971, p.07. Alterado pela autora

Fonte Mapa 02: Prefeitura Municipal de Campinas, SEPLAMA. Alterado pela autora

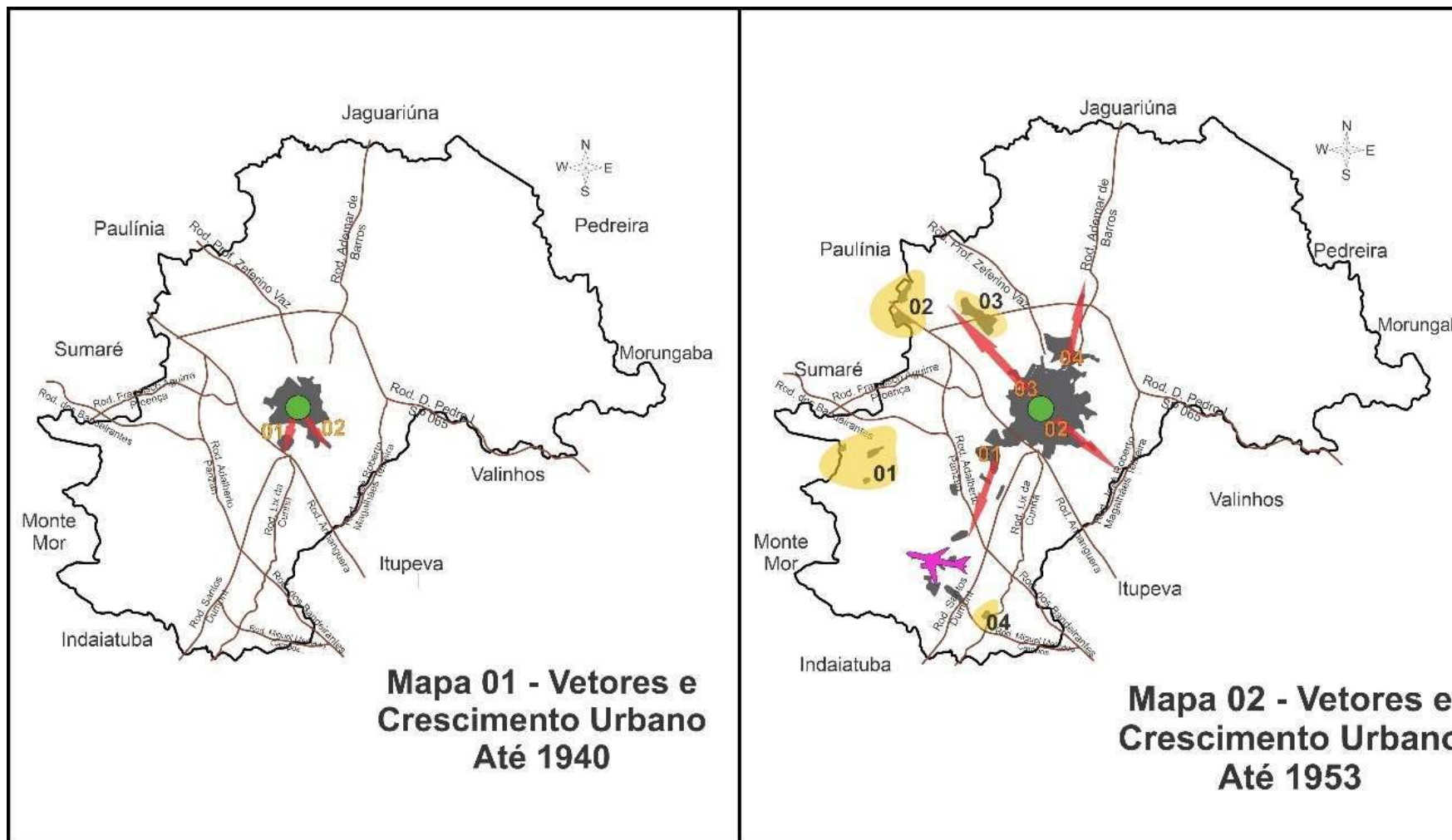


Figura 42: Mapa de vetores e crescimento urbano, 1940 e 1953
 Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas SEPLAMA, alterada pela autora.

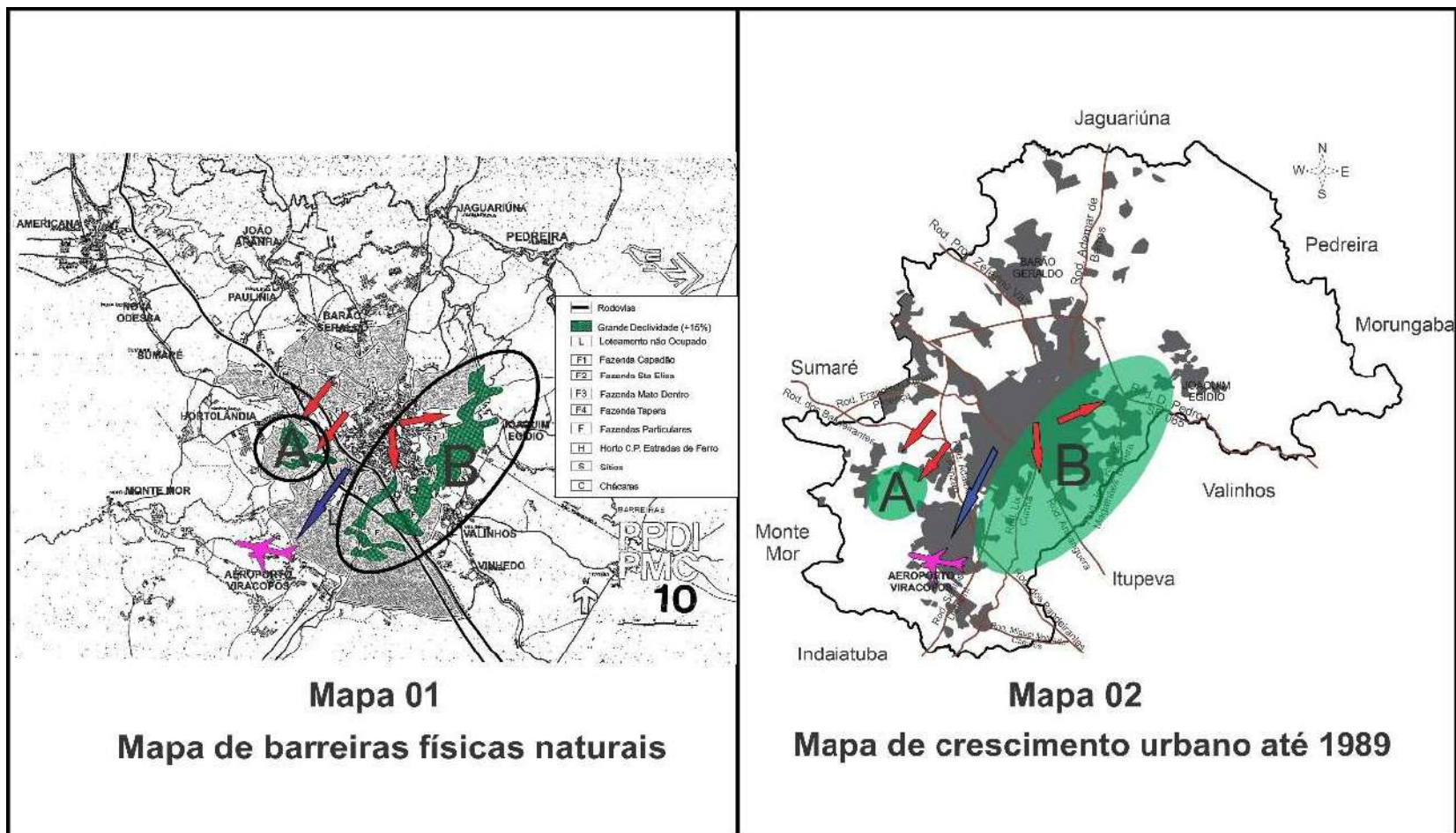


Figura 43: Mapa da situação geográfica de Campinas e de crescimento urbano até 1989

Fonte Mapa 01: PPDI – Vol.IIA – Estrutura Física, 1971, p.07. Alterado pela autora

Fonte Mapa 02: Prefeitura Municipal de Campinas, SEPLAMA. Alterado pela autora

Ao observar o desenvolvimento da malha urbana de Campinas até o ano de 1940 nota-se que esta permaneceu unida ao centro da cidade, conforme indicado pelo círculo verde, esboçando um direcionamento na direção sul e sudeste destacado por meio das setas 01 e 02. Em 1940, a legislação urbana em vigor era o ato nº 118/1938, Plano de Prestes Maia; observa-se no mapa de crescimento urbano até 1940 que, dois anos após instaurar a lei, pouco se avançou na expansão urbana. Pode-se atribuir a organização do crescimento urbano, até esse período, ao cumprimento da lei em vigor.

No mapa 2 da figura 42, de vetores e crescimento urbano até 1953, a mancha urbana se expande em direções opostas, em comparação ao mapa de crescimento urbano até 1940. Foi no ano de 1953 que surgiram os primeiros pontos da malha urbana longe do centro, conforme destaques enumerados em amarelo. No início dos anos 50, a rodovia Anhanguera foi asfaltada contribuindo para a circulação de veículos entre as cidades de Sumaré e Campinas e constituindo um atrativo para a urbanização. Acompanhando o prolongar da malha urbana, no mapa 02, figura 42, e no mapa 03, figura 44, fica evidente que, entre o intervalo de 1953 e 1962 a cidade se desenvolveu ao redor do centro, consolidando e desenvolvendo pontos de urbanização em áreas periféricas e, com isto, direcionando novos crescimentos. Este intervalo apresenta os resultados da lei em vigor, nº 640/1951, que atribuía as custas da abertura de loteamentos à prefeitura, possibilitando aos proprietários privados lotear e expandir.

Posteriormente, a lei nº 1993 de 1959 conseguiu barrar o crescimento acentuado que ocorria em Campinas, já que reverteu a lei anterior e atribuiu às custas do processo de abertura do loteamento para o loteador.

No mapa de 1962, observa-se, na zona sul, uma malha descontínua com grandes vazios ultrapassando a região do aeroporto de Viracopos, indicado por um vetor na cor rosa. As manchas em amarelo 01, 02, 03, 04 e 05 indicam aglomerados urbanos formados no sentido do distrito de Rebouças, o qual se elevou à condição de cidade em 1953, atual município de Sumaré. Também o distrito de Paulínia, elevou-se à condição de cidade em 1964. O destaque da mancha 06, em amarelo, indica o distrito de Sousas, região que concentra a maior área de preservação de Campinas apresentando um crescimento

significativo no mapa de 1989, mas que se manteve como distrito no município de Campinas. Comparando os mapas de 1962 e 1968 constata-se que as áreas centrais mantiveram-se, com exceção das manchas que aparecem próximas à divisa com a cidade de Jaguariúna, apenas se irradiando do seu ponto de origem. Apesar do avanço na lei nº 1993/59, foi deixada uma brecha para a construção de loteamento residencial em área rural, regras para construção de edifícios industriais, além da permissão de loteamentos com características de recreação, agricultura, avicultura, suinocultura e outras culturas para fins de abastecimento da cidade (fig. 46 e 47). Mesmo que o crescimento urbano tenha perdido força, como se observa na figura 44, que apresenta mapas de Campinas em dois momentos, 1962 e 1968, verifica-se que os pontos urbanos destacados através das manchas em amarelo, se fortaleceram.

Essa brecha na lei promoveu uma expansão na periferia da cidade, a ponto de ultrapassar as barreiras topográficas perceptíveis em comparação com o mapa de crescimento urbano de 1989, figura 45. Analisando os mapas de 1968 e 1978, figuras 44 e 45, observa-se que, nesses dez anos, ocorreu uma desaceleração no crescimento urbano, e a cidade apresentou apenas uma pequena expansão na zona sul, fato perceptível e destacado nas manchas em amarelo 01 e 08. Constata-se, no mapa 05, figura 45, um crescimento sucinto no eixo 08, indicado pela seta vermelha, localizado no sentido da rodovia Miguel Melhado Campos, autoestrada que se conecta entre as rodovia Santos Dumont e rodovia dos Bandeirantes. Verifica-se uma expansão mais consistente na década seguinte, mapa de 1989, onde as manchas periféricas expandem unido-se entre si, fator que proporciona a diminuição do isolamento entre bairros. A mancha urbana volta-se para as cidades ao redor e acentua os vetores urbanos que, reforçados pela facilidade da mobilidade rodoviária, promovem um rápido deslocamento da população. Em mais de dez anos, de 1978 a 1989, Campinas praticamente consolidou os caminhos que reforçaram seus vetores de crescimento, com poucos vazios urbanos ao longo do seu percurso.

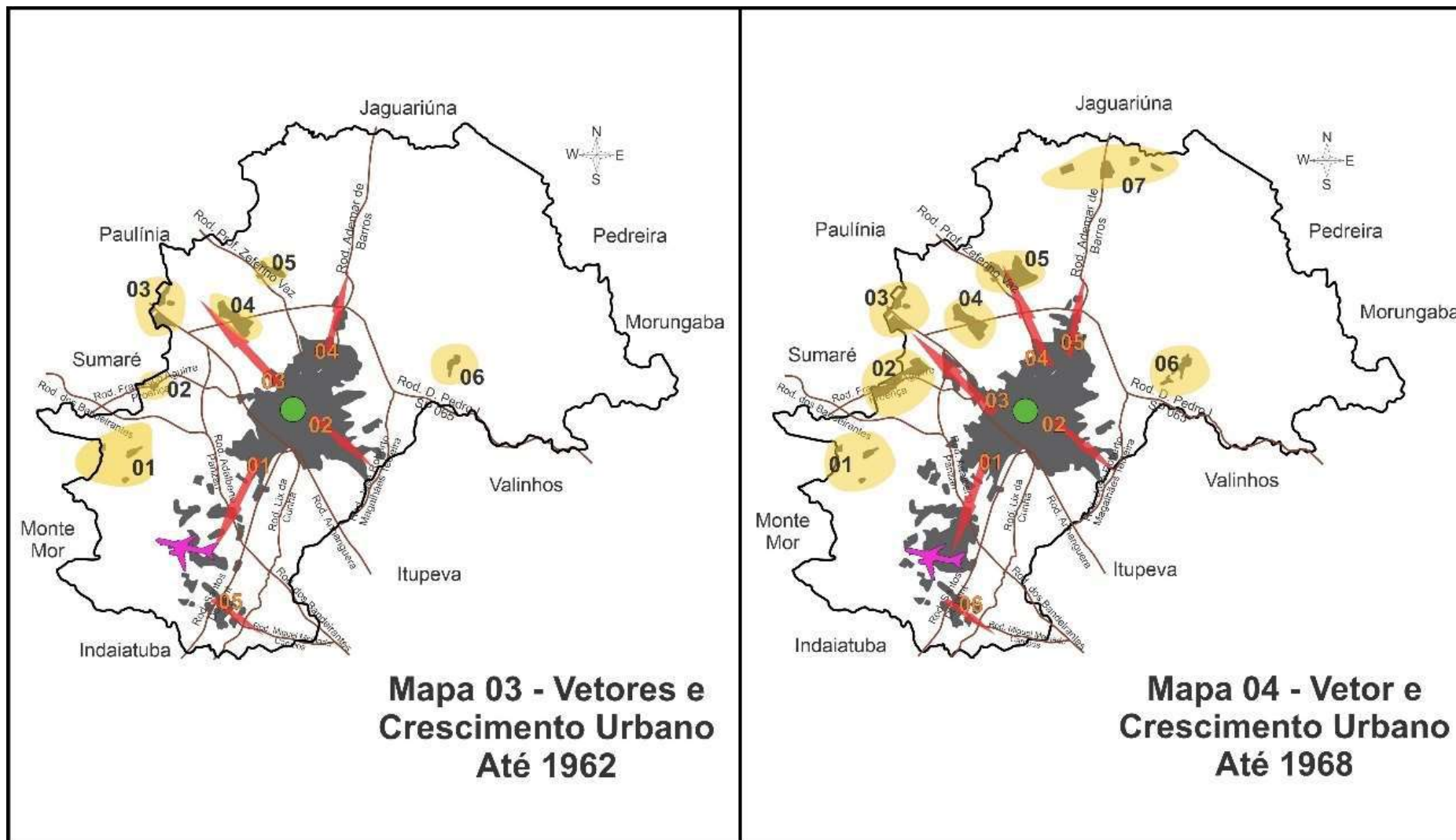


Figura 44: Mapa de vetores e crescimento urbano, 1962 e 1968

Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas SEPLAMA, alterada pela autora.

Em complemento a essa análise realizada, é possível tecer algumas considerações gerais sobre cada vetor, que foi identificado e numerado por meio de setas em vermelho, destacadas no mapa de 1989:

- Vetor 01: É uma região que se formou distante do centro, por uma rápida ocupação, caracterizando-se por muitos vazios urbanos. Esses fatores trouxeram dificuldades de mobilidade urbana, concentrando uma população de baixa renda. Possui características de uso misto com residência, comércio, indústrias de grande porte e nela encontra-se o aeroporto de Viracopos. Os principais eixos de estruturação são: a rodovia Santos Dumont, avenida das Amoreiras, avenida John Boyd Dunlop e avenida Ruy Rodrigues.
- Vetores 02 e 09: São vetores que levam à cidade de Valinhos e cuja região possui os eixos da rodovia Anhanguera, que concentrou uma diversidade industrial e de empreendimentos logísticos às suas margens, e avenida da Saudade.
- Vetor 03: É uma região que se formou distante do centro e caracterizou-se por muitos vazios urbanos. Existe uma dificuldade de mobilidade e concentra uma população de baixa renda. Apesar da proximidade com Monte-Mor o acesso não é tão fácil devido aos vazios entre bairros.
- Vetores 04 e 05: Os dois vetores caracterizam-se pelo acesso à cidade de Sumaré: podendo seguir tanto pelo eixo da rodovia Anhanguera, que assim como o vetor 02 e 09, possui diversas indústrias as suas margens, quanto pelo acesso à avenida Roberto Bosch sentido rodovia Jornalista Francisco Aguirre Proença. Devido à diversidade de indústrias, formou-se uma grande mancha urbana residencial, onde a população reside próxima ao local de trabalho.
- Vetor 06: Encontra-se o maior centro de pesquisa e universidades composto pela Unicamp e PUC-Campinas, é onde se localiza o maior polo industrial de alta tecnologia. É uma região cujos moradores têm maior proximidade com a natureza, e os principais

eixos de acesso são: a rodovia Zeferino Vaz e a estrada da Rhodia.

- Vetor 07: Inicia-se com a extensão da malha urbana central e se propaga em direção à Jaguariúna, dispersando-se com pontos urbanos distantes uns dos outros. O acesso ocorre pela rodovia Adhemar de Barros.
- Vetor 08: Nele, encontra-se o distrito de Souzas, que é uma região cujos moradores têm maior proximidade com a natureza, os bairros são mais dispersos dentro do próprio distrito. É preciso percorrer 11km do centro da cidade de Campinas, estação FEPASA, até alcançar a entrada de Souzas, praça Beira Rio, cujo acesso ocorre pela avenida Moraes Sales seguindo a rodovia Heitor Penteado. O acesso ao distrito se completa pela avenida Dr. Antônio Carlos Couto de Barros.
- Vetor 10: Possui uma formação urbana entre as rodovias Santos Dumont e Lix da Cunha, os bairros são divididos pela rodovia Engenheiro Miguel Melhado Campos que permite o acesso à rodovia dos Bandeirantes e rodovia Anhanguera. Para se localizar próximo à divisa do município de Campinas tem fácil acesso às cidades de Indaiatuba e Vinhedo.

CAMPINAS A CIDADE DE MAIOR FUTURO EM TODO O INTERIOR DO BRASIL

- Pela sua situação privilegiada** — Está situada num belíssimo planalto a 500 metros de altitude em posição de todo o Estado.
- Pelas suas vias de comunicação** — Estradas de rodagem e estradas de ferro ligam-na a todo o País; o seu aeroporto, inteiramente livre de neblina é um dos maiores e melhores da América do Sul.
- Pela sua clima incomparável** — É uma cidade onde a vida é mais longa. Tem o melhor índice de mortalidade infantil em todo o Estado e seus moradores detêm o record de longevidade.
- Pelo seu Parque Industrial em pleno desenvolvimento** — Sua mão de obra é abundante, disciplinada e hábil, garantindo a excelência de seus produtos e a eficiência de produção.
- Pela fertilidade de suas terras inesgotáveis** — Assistida pelo famoso "Instituto Agronômico de Campinas", o primeiro da América do Sul, mantém um superior índice de produção agrícola.
- Seu desenvolvimento pastoril coloca o Município à frente da produção de leite no Estado pela sua quantidade e qualidade.

COMPANHIA IMOBILIÁRIA CAMPINEIRA

A maior empresa urbanística do Município

Capital — Cr\$ 6.000.000,00

- Terrenos para casas populares;
- Terrenos para indústrias com desvios ferroviários;
- Terrenos para Escolas e Hospitais;
- Terrenos para residências finas;
- Terrenos para chácaras e agricultura.

Rua General Osório, 939 - 2.º and.
Fone. 3967 - (rede interna)
Caixa Postal. 743
CAMPINAS

Rua Xavier de Toledo, 220 - 6.º and.
Sala 1 - Edifício Maracá
Telefone: 35-8818
SÃO PAULO

Não há atualmente melhor emprego de Capital do que a
compra de terrenos em Campinas

Figura 46: Anúncio de vendas de terrenos e construções em Campinas, publicado no livro Campinas: Dados históricos e estatísticos, 1953

Fonte: autor Guimarães, 1953. p103

<p>Terrenos e Construções de Casas</p> <p>JARDIM CAMPOS ELÍSIOS (Perímetro Urbano)</p> <p>JARDIM VIRA-COPOS (Perímetro Urbano)</p> <p>JARDIM IPIRANGA (Perímetro Urbano)</p> <p>VILA GARCEZ (Marginando a Via Anhanguera e cruzamento de Vinhedo)</p> <p>VALORIZAÇÃO RÁPIDA - PRESTAÇÕES SUAVES SEM JUROS</p> <p>CONCESSIONÁRIO: JOÃO ORTOLAN</p> <p>Francisco Glicerio, 1101 - 2.º A. - Sala 7 - Fone 2439 CAMPINAS</p>	<p>O seu futuro está na</p> <p>CIDADE PANORAMA</p> <p>Panorama Comissão de Bacia do Paraná S.A. Instituída em 1953 - Caixa Postal 334 - Fone 299 - CAMPINAS - SP</p> <ul style="list-style-type: none"> ★ PONTO FINAL DA CIA. PAULISTA DE ESTRADA DE FERRO (DECR. 216.631 - 19/8/52) ★ PROJETO PRESTES MALA ★ A CIDADE DE MAIOR FUTURO DA ALTA PAULISTA ONDE O SEU DINHEIRO VALEIA SEMPRE MAIS. <p>Compre seu lote em PANORAMA que tem tudo para ser uma grande cidade</p>
---	--

Figura 47: Anúncio de vendas de terrenos e construções em Campinas, publicado no livro Campinas: Dados históricos e estatísticos, 1953

Fonte: autor Guimarães, 1953. p.107 e p.161



Figura 48: Anúncio de venda de terrenos, década 1940

Fonte: Rodrigues, 2008 p.80. apud Acervo do Centro de Ciências, Letras e Artes da Unicamp.

Além dos mapas apresentados, é possível verificar o desenvolvimento de Campinas através das imagens aéreas, figuras 49 e 51. Na figura 49, percebe-se que o ritmo de crescimento foi tão intenso que a avenida Princesa D'Oeste tornou-se uma barreira para o crescimento urbano. Visualiza-se, de um lado, as quadras e arruamentos sem nenhuma construção e, de outro, a cidade consolidada. A imagem aérea da figura 49 mostra características semelhantes à da figura 51, onde a rodovia Anhanguera passa a ser um limitador do crescimento urbano para esta região, a partir do ano de 1960. Do lado direito, é possível verificar uma área totalmente inóspita e, do lado esquerdo, um novo bairro, o Jardim Nova Europa.

Em Campinas, além do destaque do fator geográfico, por estar próxima à capital, a cidade encontrava outros benefícios como: novas rodovias que cruzavam o município no sentido interior e capital, como a Anhanguera; a ferrovia que percorria o interior paulista, de Minas Gerais ao porto de Santos; o aeroporto de Viracopos; a presença do Instituto Agrônomo, dentre outros. Essas qualidades, somadas ao projeto de Prestes Maia, criavam uma publicidade de Campinas como a cidade dos sonhos para se viver. Com tantas aberturas de novos loteamentos, as propagandas de vendas de terrenos multiplicavam-se, de anúncios de jornal a faixas públicas, oferecendo bons negócios, conforme as figuras 46, 47 e 48 ilustram. Nestes anúncios, Campinas foi retratada como cidade do futuro, e o projeto de Prestes Maia (fig. 47) foi referência para ampliar a valorização da cidade de modo a promover a venda de mais terrenos.

É preciso ressaltar que o PPDI elaborou diversas hipóteses de desenvolvimento do crescimento urbano de Campinas. Dentre todas as hipóteses abordadas, apontou-se a possibilidade no sentido das cidades localizadas ao norte, ao longo da Mogiana até São José do Rio Pardo, e Casa Branca, a leste; abrangendo o sul de Minas, a porção limítrofe do estado de São Paulo, desde Guaxupé até Ouro Fino, seria responsável pela atração do desenvolvimento de Campinas para a região norte do município. Ao sul da cidade, o crescimento estaria restrito devido à disputa direta com a cidade de São Paulo, estendendo o seu desenvolvimento urbano no sentido das cidades de Bragança Paulista e Jundiaí. O mesmo aconteceria com a região sudoeste onde, segundo o PPDI, o seu desenvolvimento nesta região ocorreria no sentido

da cidade de Itu, marcando, desse modo, o limite da atuação predominante de Campinas (PPDI, vol. IID pág. 157; PPDI, vol.01 pág. 64).

O comércio campineiro era uma atração para as cidades interioranas devido aos diversos benefícios: sua variedade de produtos, a posição geográfica do município, juntamente com um dos mais importantes entroncamentos rodoferroviários do estado. Essas vantagens exerciam uma atração à industrialização farmacêutica e petrolífera, utilizando essa posição para distribuição de seus produtos. No entanto, municípios ao redor de Campinas também passavam pelo processo de industrialização, como por exemplo Paulínia. Segundo o PPDI (vol. IID pág. 157), essa situação a médio e longo prazo poderia acarretar em Campinas uma perda de interesse por parte das indústrias e da população para as quais Campinas deixaria de ser uma cidade-centro. Além das cidades industrializadas nas proximidades de Campinas, havia a concorrência em outras capitais que se destacavam nesse momento, como Ribeirão Preto. Verificava-se que a cidade estava se desenvolvendo e ampliando sua área de influência na região sul, às custas de Campinas.

As hipóteses apresentadas pelo PPDI trouxeram possibilidades de estruturação urbana em escala regional, baseando-se em uma intensificação de deslocamentos diários intermunicipais, visto o aperfeiçoamento dos meios de transportes individuais e coletivos. Foi entregue à prefeitura a hipótese de um eixo de crescimento municipal entre Valinhos e Paulínia, o qual mantinha todas as zonas industriais às margens das rodovias e longe do centro da cidade. Essa proposta foi ao encontro do que já se propunha e se incentivava na lei nº 1993/1959, ou seja, de que as áreas industriais se instalassem nas periferias da cidade.



Figura 50: Imagem aérea de um trecho de Campinas em 1960 mostrando o limite de crescimento urbano com a avenida Princesa D'Oeste

Fonte: Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, com destaques feito pela autora.



Figura 49: Estádios de futebol em Campinas, Brinco de Ouro da Princesa, e os novos loteamentos abertos e no entorno, ainda pouco ocupados.

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Gilberto de Biasi. Data: Construção entre 1951 e 1953



Figura 51: Imagem aérea de um trecho de Campinas em 1960 mostrando o limite de crescimento urbano barrado pela rodovia Anhanguera.

Fonte: Secretaria de Planejamento da Prefeitura Municipal de Campinas, com destaques feito pela autora.

3.1.2. CIDADE MODERNA, VERTICALIZAÇÃO E GRANDES AVENIDAS: O DESDOBRAMENTO DAS LEGISLAÇÕES 118/38, 640/1951 E 1993/59

O adensamento na área central da cidade começou a ser incentivado em 1936, quando foi promulgada a lei nº 496, que dava isenção fiscal de cinco anos para os edifícios com mais de três pavimentos construídos até 09 de julho de 1939 (lei nº 496/36). Com a aprovação do Plano de Melhoramentos Urbanos, houve incentivo à construção de edifícios com no mínimo três pavimentos e, em casos de construções com mais de seis pavimentos, deveriam obedecer a construção tipo torreão, com recuos nas faces aparentes (ato nº 118/38). Em 1951, a prefeitura promoveu a revisão do Plano de Melhoramentos Urbanos, através da lei nº 640 de 1951, lei esta que revogou o Código de Obras de 1934 e permitiu o adensamento no centro da cidade, através da verticalização e da ampliação das ruas. Em sua descrição, a legislação apontou, baseada no Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, o alargamento de ruas, avenidas, radiais e ligações entre a rodovia Anhanguera e a avenida João Jorge, localizadas na figura 52; indicou as instalações de parques públicos; facilitou a formação de bairros industriais (ao longo das linhas férreas); descreveu a necessidade de construir edifícios com usos diversos (matadouro, hospitais, mercados, paço municipal, escolas, dentre outros); apresentou questões orçamentárias; divisão de zonas quanto ao seu uso, altura, áreas construída, fachadas e recuos mínimos.

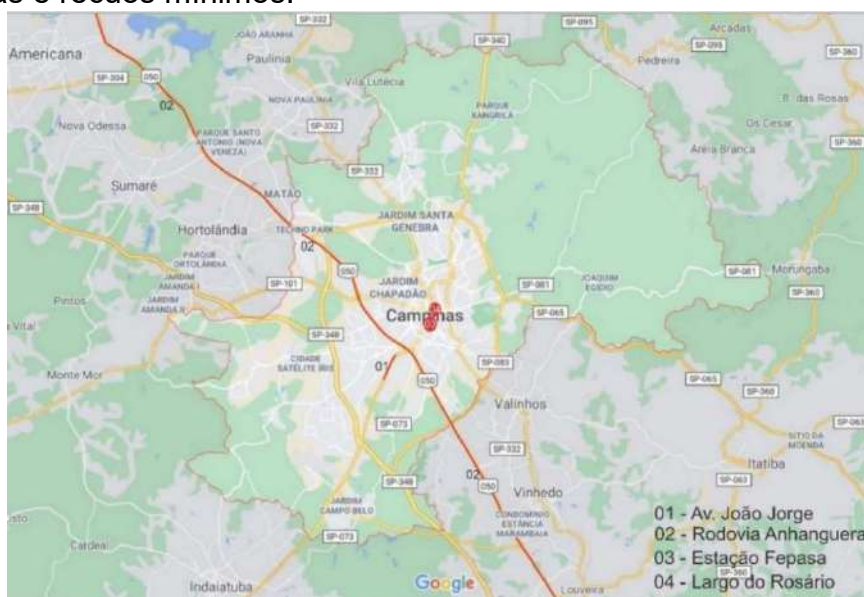


Figura 52: Localização da rodovia Anhanguera e avenida João Jorge
Fonte: Mapa do Google alterado pela autora

Em relação à construção de edifícios, observando na lei nº 640, as novas regras do gabarito de altura, a lei utiliza como parâmetros seis andares (22 metros), em algumas ruas limitando ao sexto pavimento e, em outras, indicando que o mínimo a ser construído são prédios de seis pavimentos. Nas zonas comerciais (ZC) 1 e 2 representando ruas que circundam a frente da estação Companhia Paulista e ao redor do Largo do Rosário. A lei estabeleceu a construção de edifícios, ZC1 e ZC2, de altura mínima de seis pavimentos no alinhamento da rua e 2m nas divisas dos lotes. Os andares que excederem ao mínimo deveriam obedecer aos recuos laterais de 2,5m nas divisas dos lotes e de 4m na frente da rua. A ZC3 abrangia o restante da área central que determinava a altura dos edifícios com no mínimo dois pavimentos ou o equivalente a duas vezes a largura da rua e no máximo seis, devendo respeitar

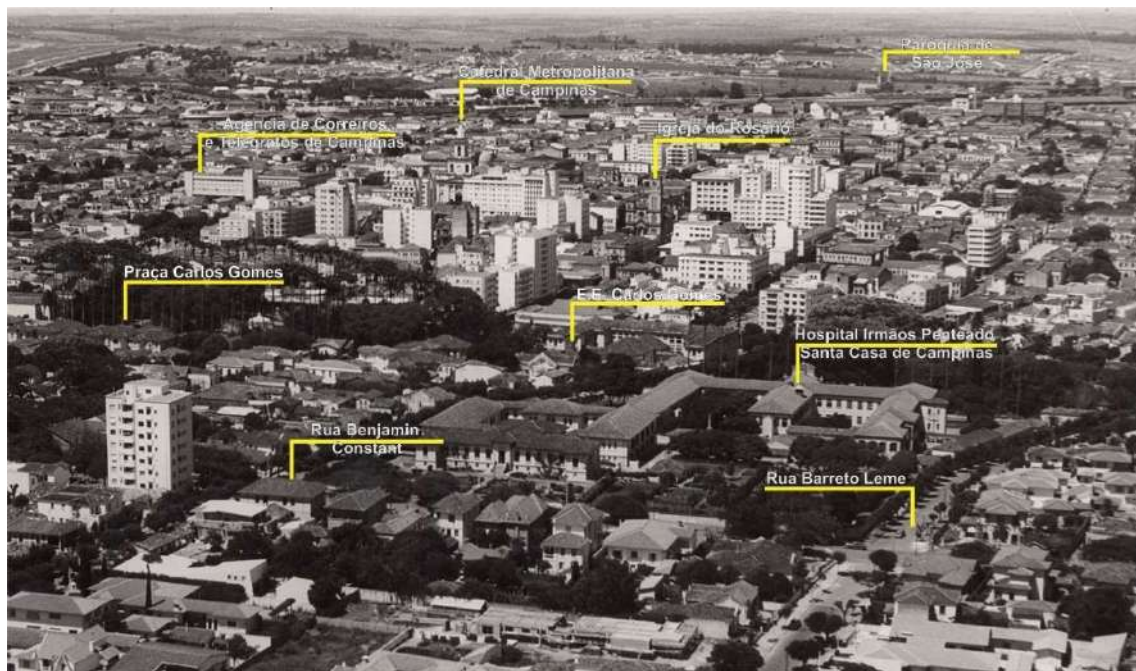


Figura 53: Paisagem central de Campinas, resultado da verticalização incentivada pela legislação municipal os recuos laterais e frontal.

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Gilberto de Biasi. Data: estimada pela série 1948 - 1954



Figura 54: Largo das Andorinhas, após remodelação.

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor Henrique Oliveira Jr. Data: Aproximadamente, entre 1940 e 1950

Segundo Carpintero (1996), o adensamento no centro de Campinas ocorreu com mais intensidade na gestão do prefeito Ruy H. Novaes, 1º janeiro de 1956 a 31 janeiro 1959, conforme a tabela 28, que teve a gestão marcada pelo rápido processo de renovação do centro. A aplicação de multas anuais de até 10% (dez por cento) nos impostos e taxas, caso a construção estivesse em desacordo, a partir do ano de 1952, conforme recomendou a lei nº 640, reforçou a imagem de cidade moderna que Campinas deveria ter. As figuras 53, 54 e 55 mostram a descrição deste cenário campineiro, onde o centro da cidade encontrava -se verticalizado e com diversos loteamentos vazios ao redor de uma expansão urbana.

As legislações desse período, década de 1950, coincidem com a implementação das obras do Plano de Melhoramentos de Prestes Maia, o que significa que a lei estava em consonância com o plano, mas somente na área central. Percebe-se que ocorreu um paralelismo entre as leis e o plano de Prestes Maia onde, a lei reforça o plano e o plano reforça a lei. Isso porque o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas propõe a verticalização, a ampliação e prolongamento de ruas e avenidas, e as leis liberaram a realização

desta proposta urbana. A lei atuou junto com o plano de modo a reforçar os conceitos do outro, na área central.

Tabela 28:Quadro geral de edifícios por década na zona central da cidade

Período	Comercial	Misto	Residencial	Total
1935/1944	6 edifícios	1 edifício	2 edifícios	9 edifícios
1945/1954	15 edifícios	3 edifícios	19 edifícios	37 edifícios
1955/1964	12 edifícios	4 edifícios	38 edifícios	54 edifícios
1965/1974	7 edifícios	-	8 edifícios	15 edifícios
1975/1984	9 edifícios	-	7 edifícios	16 edifícios
1985/1994	4 edifícios	-	-	4 edifícios
Total	58edif.(41%)	8 edif.(6%)	74 edif.(53%)	140 edifícios.

Fonte: Dezan, 2007 p.85

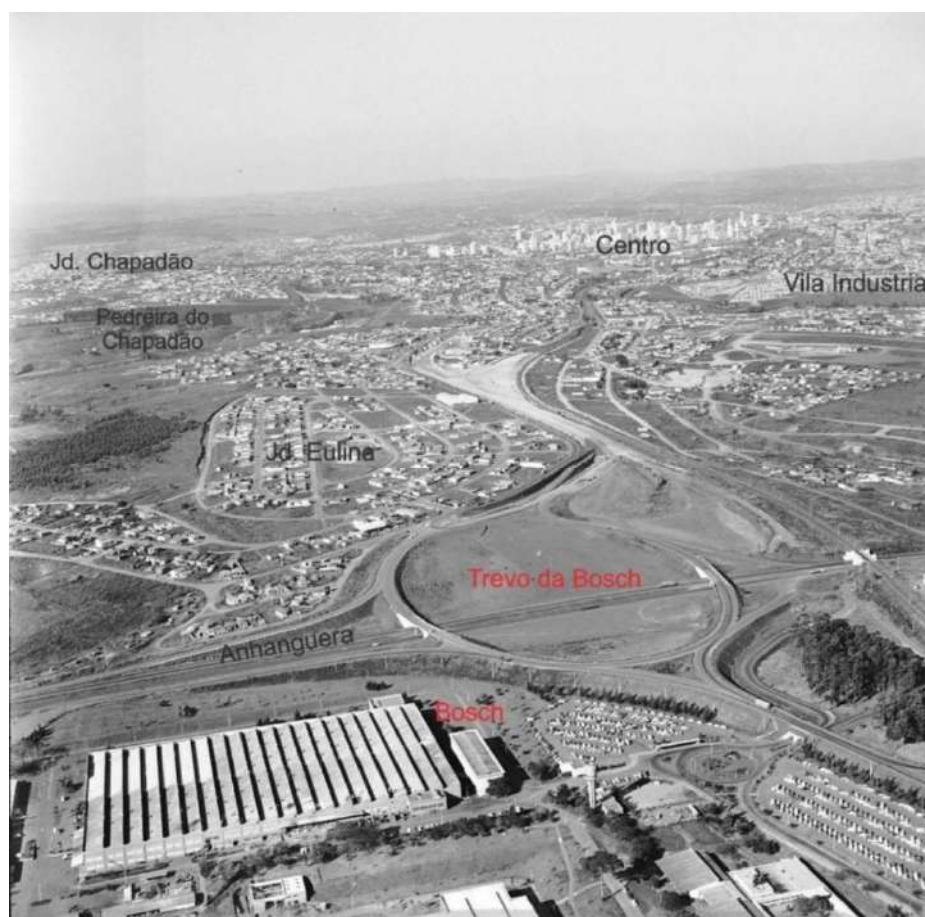


Figura 55: Vista panorâmica da cidade, com o centro verticalizado ao fundo e áreas envoltórias de Campinas mostrando como estes se constituíam em avanços do tecido urbano para além das necessidades reais de habitação no momento.

Fonte: Acervo MIS – Autoria: Henrique de Oliveira Jr. Data: Aproximadamente 1940 e 1950.

MAIS DE NOVE PREDIOS POR DIA A DEFESA

CAMPINAS — QUINTA-FEIRA, 19 DE NOVEMBRO DE 1955

estão sendo concluídos em Campinas

1.676 CONSTRUÇÕES AUTORIZADAS ATÉ OUTUBRO —
EXPRESSIVOS DADOS ESTADÍSTICOS DA DIRETORIA DE OBRAS E VIAÇÃO DA
PREFEITURA E QUE BEM REVELAM O CONSTANTE PROGRESSO DE NOSSA CIDADE

A DEFESA - 19 DE NOVEMBRO DE 1955 -

Quase que se pode afirmar que o problema da habitação em Campinas não existe, no que tange à falta de prédios para moradia, embora talvez prevaleça o problema no que se refere ao custo dos aluguéis.

Essa assertiva vem a pelo diante dos informes numéricos que a reportagem de "A Defesa" acaba de colher, junto à Diretoria de Obras e Viação da Prefeitura, com relação ao surgimento de novos prédios este ano, em nossa cidade. Todavia, se o problema residencial ainda prevalece, naturalmente em proporções menores do que há nos anos anteriores, não é por que a febre de construções haja diminuído. Pelo contrário, os dados a que nos referimos sintetizam, de maneira clara e positiva, que nesse setor Campinas progride de maneira extraordinária e a olhos vistos.

Pelos números que ora trazemos a público, constata-se que a média mensal para os 10 primeiros meses do corrente ano atingiu a 225,6, ou seja, 9,2 prédios por dia ou ainda, 1,13 por hora.

Eis as construções novas até o mês de outubro: 1.672 prédios, assim distribuídos:

794 — prédios residenciais térreos; 35 — prédios residenciais comerciais térreos; 39 — prédios comerciais térreos; 4 — prédios industriais térreos; 26 — prédios residenciais c/ 2 pavlo; 12 — prédios resid-comerciais c/ 2 pavlo; 1 — prédio resid-comercial c/ 3 pavlo; 1 — prédio resid-comercial c/ 4

pavlo; 1 — prédio resid-comercial c/ 5 pavlo; 1 — prédio comercial c/ 6 pavimentos; 1 — prédio resid-comercial c/ 9 pavlo; 2 — prédios resid-comercial c/ 11 pavlo; 1 — prédio resid-comercial c/ 13 pavlo; 1 — prédio residencial c/ 16 pavimentos; 3 — prédios comerciais c/ 2 pavimentos; 1 — prédio industrial-comercial térreo; 3 — prédios comerciais com 3 pavimentos; 1 — prédio comercial com 8 pavimentos; 748 — prédios proletários.

Das 748 casas proletárias, foram de tipo "A", 4; tipo "B", 614; tipo "C", 127; e tipo "D", 3.

A Prefeitura desses 748 prédios responsabilizou-se por 662, de conformidade com a lei 19, de 23 de junho de 1948.

A área desse total de prédios novos foi de 209.439,90 m², sendo residencial 146.061,27; comercial 56.293,25; e industrial 1.914,12 m².

Além dessas construções enumeradas, (Conclui na 7a. página)

MAIS DE NOVE PREDIOS

(Conclusão da 8a. pág.)
meradas houve, ainda, no mesmo período de 10 meses, 584 reformas e aumentos de prédios, sendo 520 residenciais, 46 comerciais e 18 industriais. A área alcançada por essas reformas e aumentos foi de 43.890,36 m², assim discriminados: residencial 15.687,83 m²; industrial 21.294,27 m²; e comercial 6.978,25 m².

Eis aí, portanto, algarismos que gritam bem alto sobre a admirável marcha progressista de Campinas.

Figura 56: Reportagem abordando o rápido processo de verticalização em Campinas.

Fonte: Biblioteca Pública Municipal "Professor Ernesto Manoel Zink"

Outro destaque da descrição da lei nº 640, foi o direcionamento do uso do solo, como demonstra a planta do centro da cidade de Campinas, figura 57, determinado nas ZC1 e ZC2, que permitiam a localização de lojas destinadas ao comércio varejista, com os andares superiores podendo ser utilizados para consultórios, escritórios e residência familiar. Na ZC3, foram permitidas as mesmas utilizações da ZC1 e ZC2 e comércios voltados ao comércio atacadista, cinemas, clubes, hotéis, garagens ou postos de gasolina a juízo da prefeitura. O mapa da figura 58 apresenta o centro de Campinas com sua delimitação do perímetro urbano, em linha tracejada, e, em destaque, na cor *rosa*, os novos bairros ao redor do centro de Campinas que foram abertos na década de 1950.

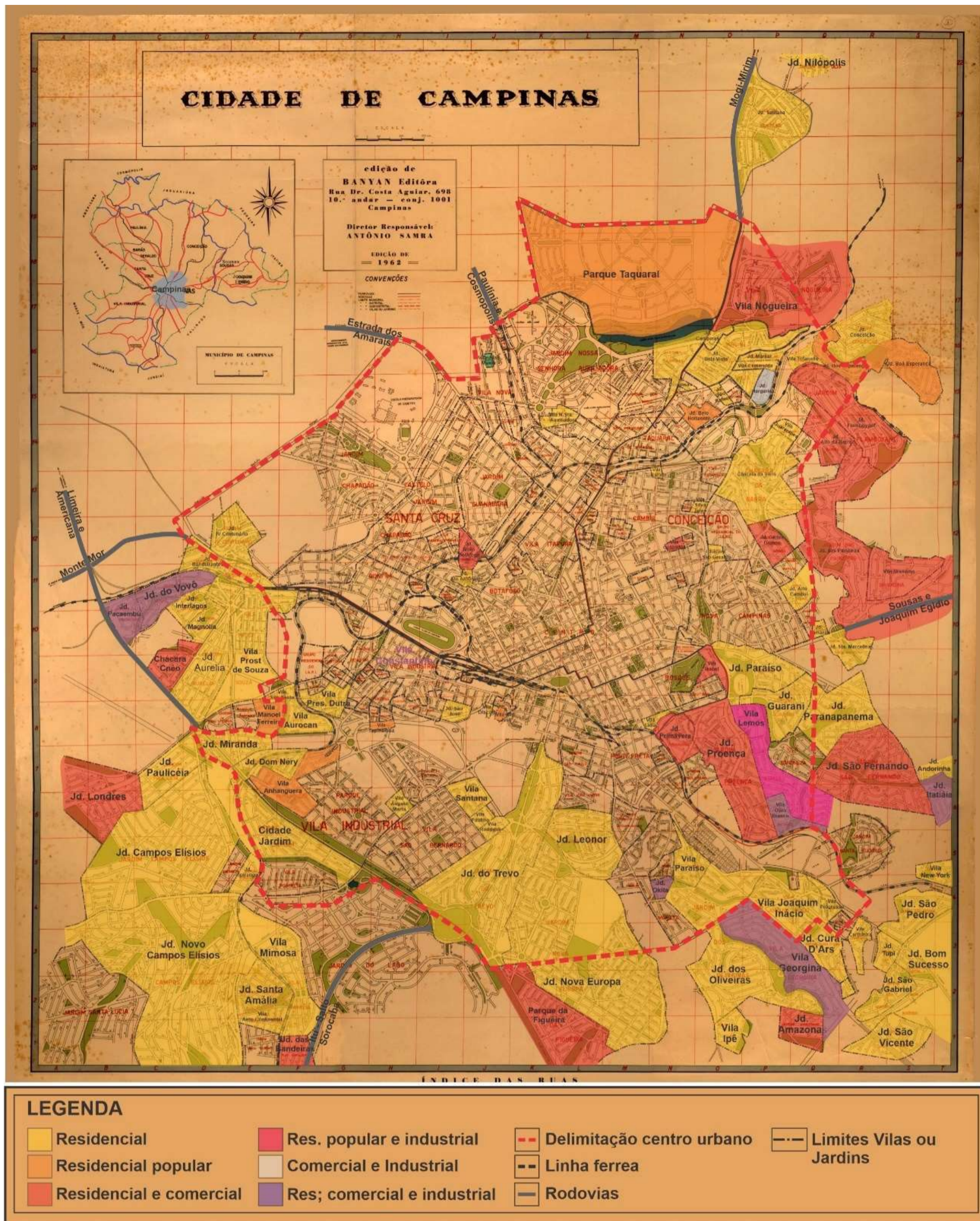


Figura 57: Planta de usos do solo definidos para os novos bairros abertos ao redor do centro consolidado de Campinas.

Fonte: Mapa de Campinas de 1962, obtido no Centro de Memórias da Unicamp, alterado pela autora.

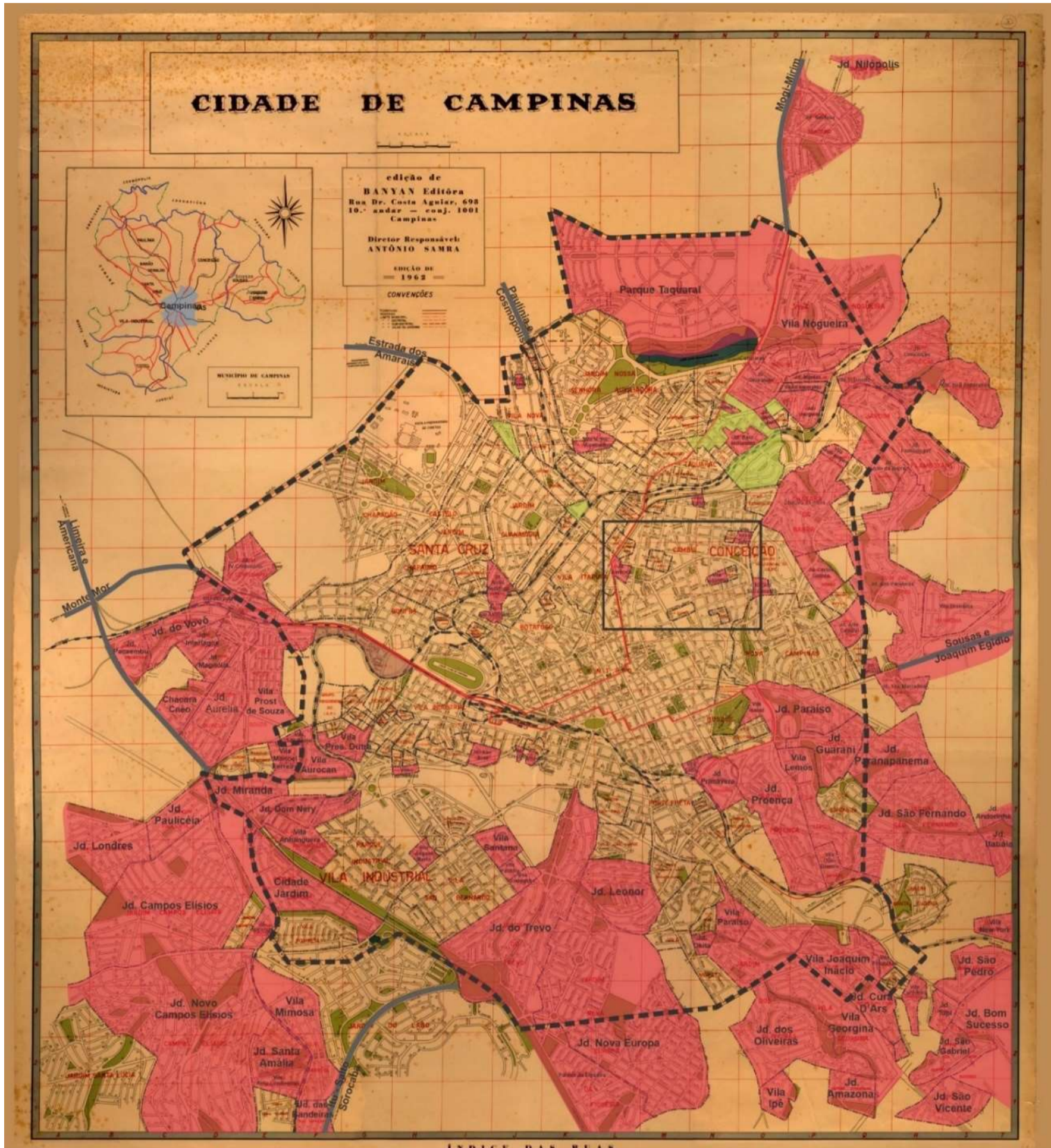


Figura 58: Planta de abertura de novos bairros ao redor do centro consolidado de Campinas.
 Fonte: Mapa de Campinas de 1962, obtido no Centro de Memórias da Unicamp, alterado pela autora.

Destacou-se da planta de abertura de novos bairros, figura 59, um trecho do mapa apresentado na figura 58, onde ressalta a falta de preocupação por parte da administração pública em delimitar e nomear os novos arruamentos e loteamentos. Manteve-se o nome e/ou sobrenome do proprietário nesses “bairros”, acrescentando no início a nomenclatura de bairro, chácara, jardim ou vila.

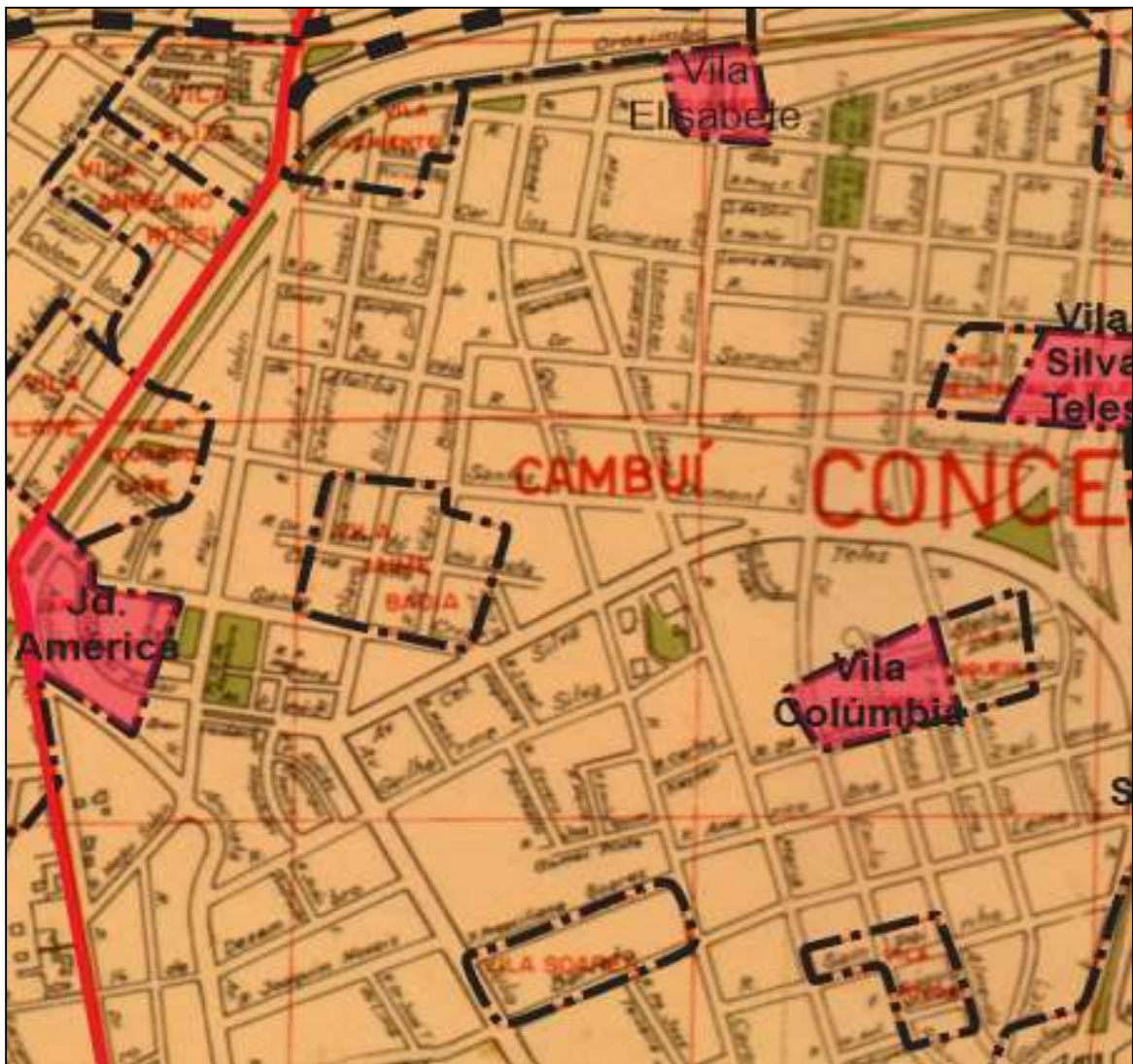


Figura 59: Zoom da planta de abertura de novos bairros, figura 51, indicando pequenos bairros inseridos no bairro Cambuí

Fonte: Mapa de Campinas de 1962, obtido no Centro de Memórias da Unicamp, com destaques feitos pela autora.

Essa situação, que perdura até os dias atuais, pode causar uma confusão, em pessoas desatentas, visto que, entre esses termos: vilas, bairros, jardins e chácaras, possuem nomes semelhantes, por exemplo: Vila Aeroporto, Parque

Aeroporto; bairro Cidade Universitária, Parque Universitário, dentre outros. Outra particularidade desses bairros está relacionada à sua área, pois possuem tamanhos extremos quando comparados entre si, existindo exemplos que medem uma quadra, ou menos, e outros um hectare ou mais. Os maiores bairros passaram a ter seus nomes em destaque e se popularizaram, no entanto, pode ocorrer de um morador viver em um bairro e acreditar morar em outro. Esse fato ocorreu com o bairro Cambuí, figura 59, visto que sua localidade possui diversos bairros pequenos inseridos nele com tamanho inferior a uma quadra, como por exemplo: Vila Elisabete, Vila Jaime Badia, Vila Eloisa, Vila Soares, dentre outros.

O resultado desse processo arrastou-se até os dias atuais, pois Campinas não possui uma clara divisão territorial de bairros. A prefeitura se baseia nas áreas territoriais dos loteamentos e arruamentos, sancionados nas leis, dividindo esses loteamentos por proximidade em 67 Unidades Territoriais Básicas (UTB).

O mapa da figura 60 apresenta a divisão por unidades territoriais básicas (UTB) da Secretária de Planejamento e Desenvolvimento Urbano da Prefeitura de Campinas com a sobreposição da mancha de crescimento urbano dos anos de 1940, 1953 e 1962. O mapa original, assim como a planilha, encontrados no site da Prefeitura de Campinas, indicam todos os arruamentos e loteamentos por UTB encontram-se em anexo.

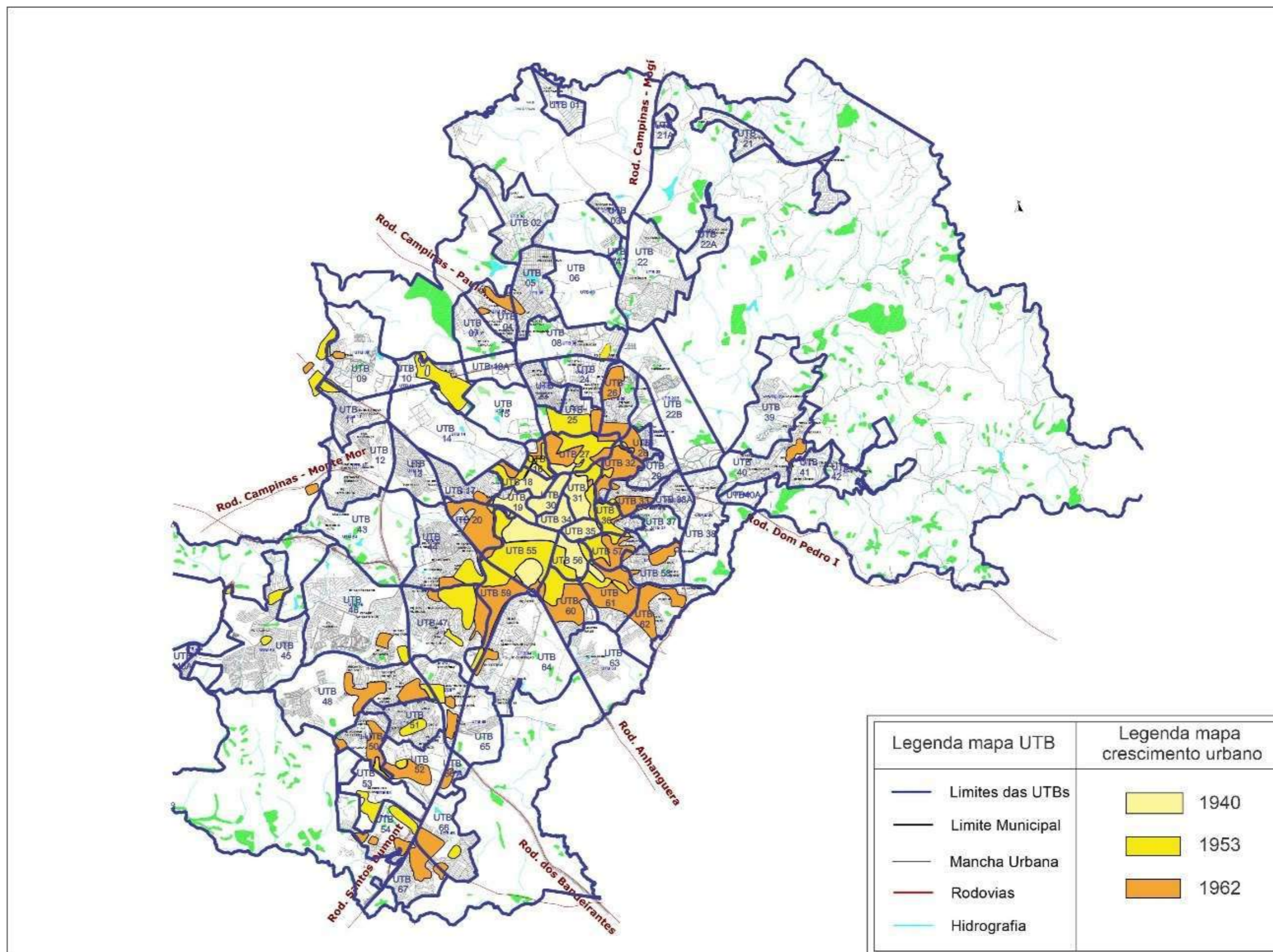


Figura 60: Mapa apresentando as UTB com a sobreposição das áreas da expansão urbana.

Fonte: Sobreposição do mapa da Prefeitura Municipal de Campinas (PMC) com as divisões das UTB sobre o mapa da PMC, com o registro do crescimento urbano por período [intervenção da autora].

Juntamente com o aumento territorial na década de 50, houve a expansão de diversas vias, figura 61, o que ocorreu em sua maioria no centro de Campinas. O alargamento das ruas estava programado para acontecer desde o desenvolvimento do Plano de Prestes Maia, ato nº 118/38.



Figura 61: Reportagem sobre a ampliação da rua General Osório

Fonte: Biblioteca Pública Municipal "Prof. Ernesto Manoel Zink – Reportagem do Estado de São Paulo, 06 de abril de 1957

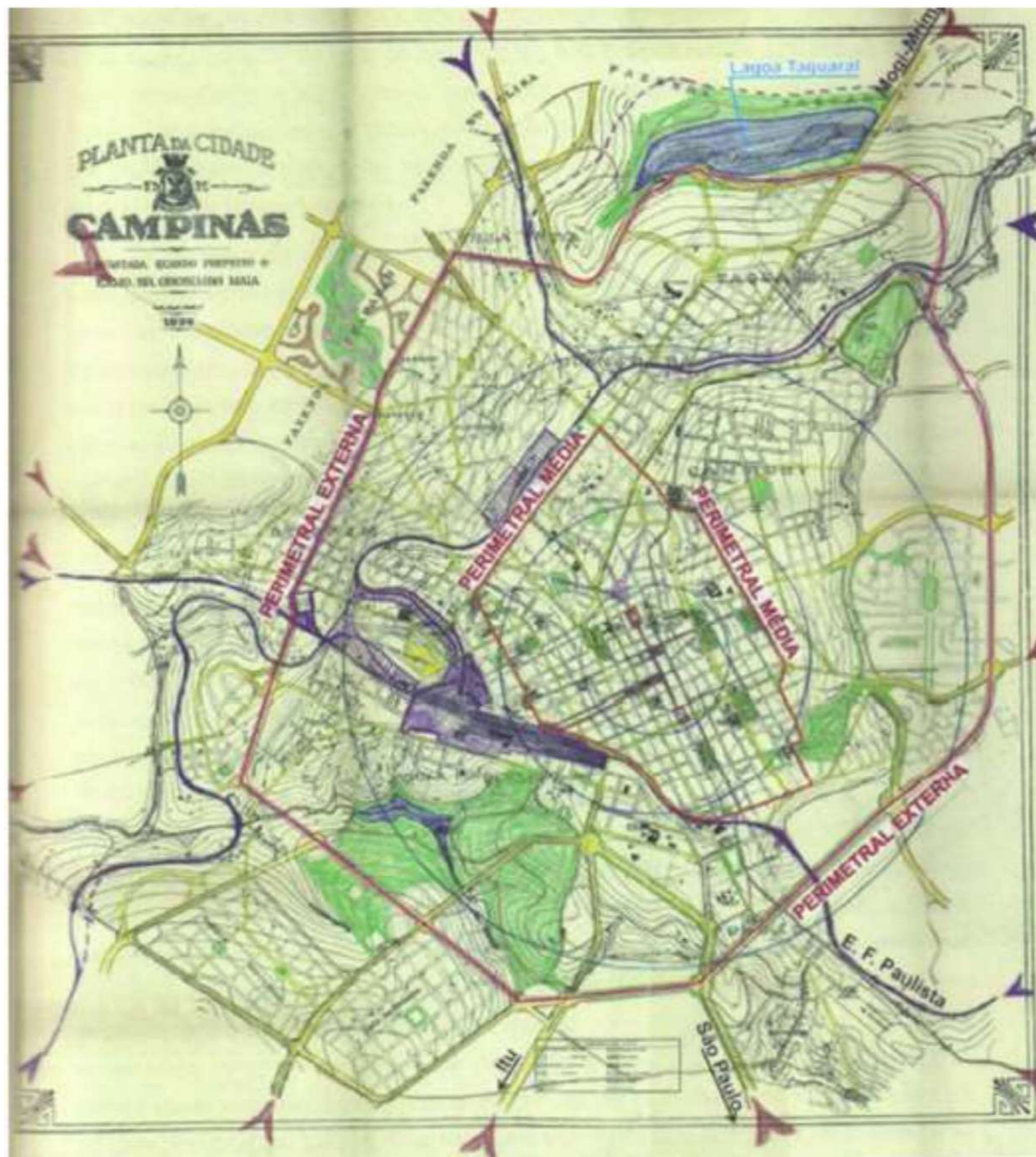
Com a revisão do Plano, através da lei nº 640/51, houve um aumento do número de ruas selecionadas para serem ampliadas. Para a execução das obras, foram emitidas uma série de legislações que direcionam o trecho a ser ampliado, desse modo, uma única rua possuía diversas leis para concretizar a

obra. Observando os três mapas que contém as vias que sofreram mudanças: mapa do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, figura 62, mapa baseado na lei nº 640, figura 63, e mapa da década de 1950, com todas as ruas/avenidas/rodovias que sofreram alterações nessa década, figura 64, é possível concluir que houve um número bem maior de ampliações, pois em uma década superou o número de ruas e rodovias.

A tabela *apêndice 02*, denominada “Compilação de dados, de alargamento de ruas, retirados da Câmara Municipal de Campinas: leis, decretos e resoluções, 1949 a 1951” contendo todas as leis que geraram a abertura de cada rua do mapa 64 está no apêndice. No total, houve 81 ruas que passaram por intervenções de ampliação, somente na década de 1950. Para uma melhor legibilidade, foram enumeradas as ruas no mapa e criou-se uma tabela indicando o nome de cada uma.

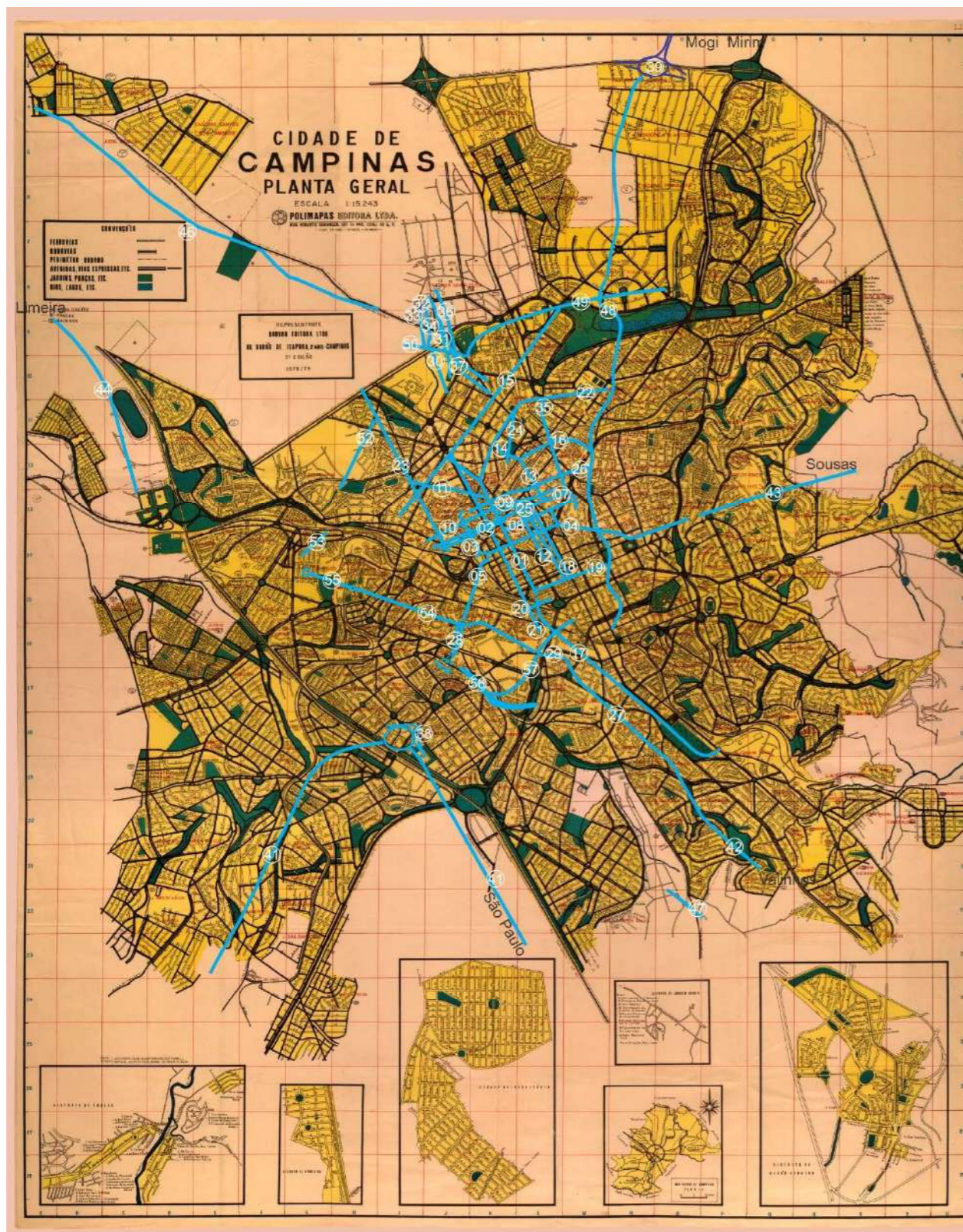
Com o sancionamento da lei nº 1993/1959, reforçou-se a verticalização da área central, visto que esta lei também funcionava como um Código de Obras, instruindo sobre a altura dos edifícios, seu uso, bem como orientando sobre iluminação, ventilação, dentre outras condições necessárias a um edifício, considerando sua função. Cada construção nova deveria respeitar o novo Código de Obras, já que junto às regras construtivas, havia a autorização para fiscalização das obras, assim como a instrução sobre as infrações e penalidades. Dentre as penalidades sofridas pelo descumprimento das regras construtivas estavam desde o pagamento de multas até a demolição da construção.

Observa-se que as legislações, lei nº 496/36, ato nº 118/38, lei nº 640/51 e a lei nº 1993/59 possibilitaram reformular toda a área central alterando sua imagem para cidade moderna e progressista, com grandes arranha-céus e largas avenidas, conforme imaginada na época. A lei nº 1993 foi muito importante para conter o acentuado crescimento urbano em Campinas, mas, reforçou as características de cidade moderna ao revisar as regras de verticalização no centro da cidade, assim como era desejado desde 1936 com a lei nº 496.



Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas	
Construção de Avenidas Centrais	
Av. Francisco Glycerio	
Av. Campos Salles	
Av. de Ligação -	
Av. de Ligação -	
Alargamento/Prolongamento/Construção	
Alargamento da rua Francisco Glycerio	
Alargamento da rua General Osório	
Alargamento da rua Conceição	
Prolongamento da Avenida Dr. Thomaz Alves	
Alargamento da rua Benjamin Constant	
Prolongamento da rua Culto à Ciência	
Prolongamento da rua Hercules Florence	
Prolongamento da rua Delfino Cintra	
Alargamento da rua Irmã Serafina	
Alargamento da rua Conego Cipião	
Prolongamento da avenida Júlio de Mesquita	
Alargamento da travessa Irmãos Bierrembach	
Prolongamento da Avenida Brasil	
Construção de uma avenida ao longo da linha férrea	
Prolongamento da rua Antônio Cesarina	
Prolongamento da Avenida Barão de Itapura	
Prolongamento da Avenida Cel. Silva Teles	
Alargamento da rua Abolição	
Alargamento da rua Proença	
Alargamento da rua Álvaro Ribeiro	
Alargamento da rua José Paulino	
Construção de uma avenida na faixa marginal do Canal do Saneamento	
Construção de uma avenida de entrada a cidade, partindo da praça João Jorge, ao lado do quartel e terminando na estrada de São Paulo.	
Prolongamento da avenida Andrade Neves	
Alargamento da rua Major Solon	
Ligação com o Pontilhão da Avenida João Jorge.	
Radiais externas	
Rodovias para Mogi-Mirim	
Rodovia para a Fazenda B. de Paranapanema	
Rodovia para Valinhos, São Paulo, Itú, Indaiatuba, Vila Corça, Roseira, Asilo, Limeira, Amarais (Campo de Aviação) e Cosmópolis	
Perimetral externa	
Canal do Proença, Vila Industrial, Alto do Chapadão e Vale do Taquaral	

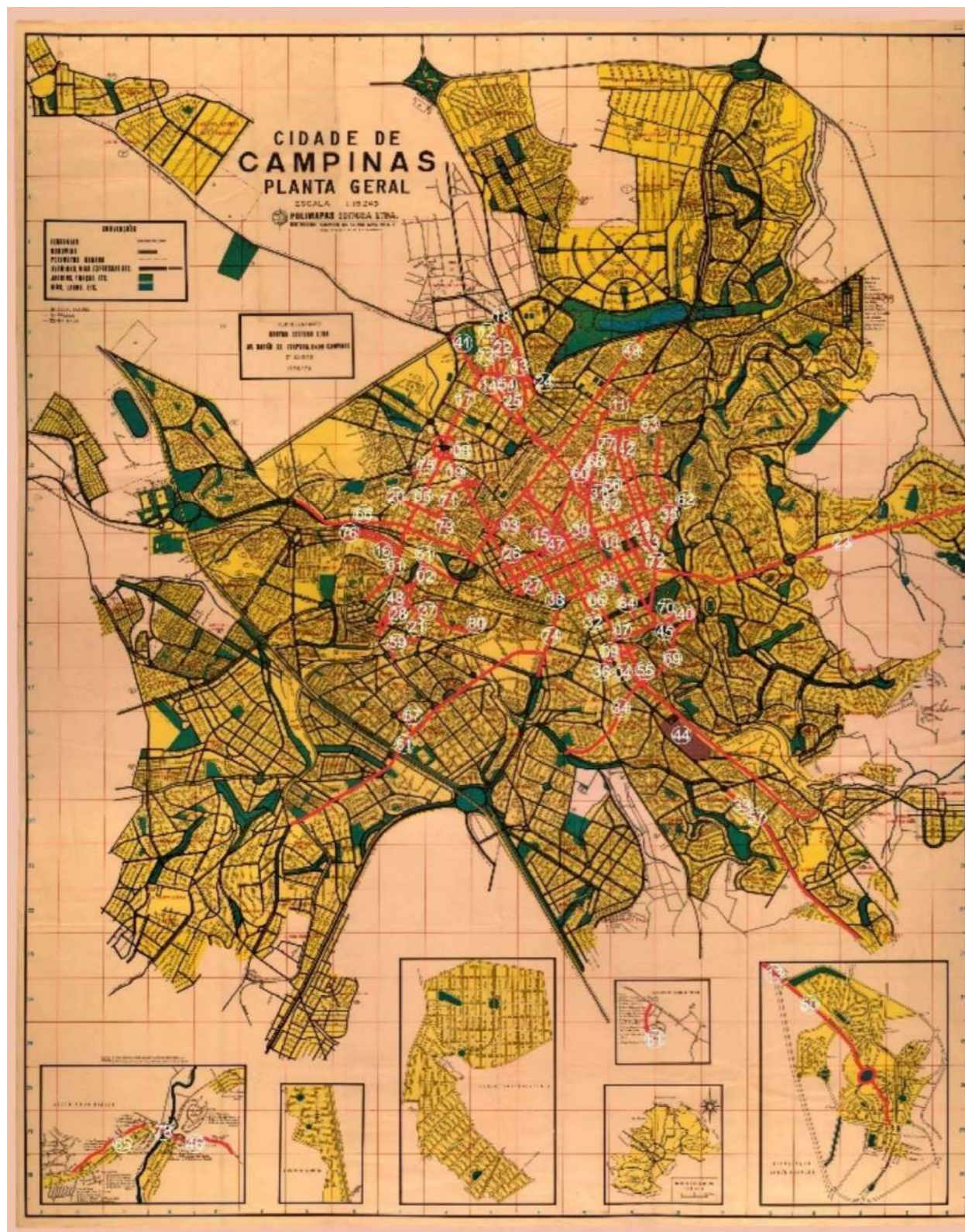
Figura 62: Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia
 Fonte: Camargo (2010, p.94) apud. Chagas (2020 p. 73)



Nº da rua	Nome	Nº da rua	Nome	Nº da rua	Nome
1	Av. Francisco Glicério	20	R. Álvaro Ribeiro	39	Estrada de Mogi Mirim
2	Av. Campos Sales	21	R. José Paulino	40	Estrada Anhumas
3	Av. Senador Saraiva	22	Av. Orozimbo Maia	41	Estrada velha de São Paulo
4	Av. Dr. Morais Sales	23	Av. Andrade Neves	42	Estrada de Valinhos
5	Prolongamento da Avenida João Jorge	24	R. Major Solon	43	Estrada de Sousas
6	Avenida Marginal à Cia. Paulista	25	R. Boaventura do Amaral	44	Estrada de Limeira
7	R. General Osório	26	R. Barreto Leme	45	Estrada de Viracopos – Campo Grande
8	R. Conceição	27	R. Eng. Paulo Sousa	46	Estrada dos Amarais
9	Av. Tomás Alves	28	"Praça de Remate" na extremidade da Av. João Jorge	47	Estrada de Paulínia
10	R. Benjamin Constant	29	Avenida Eng. Roberto Mangé	48	"Av. Princesa D'Oeste"
11	R. Delfino Cintra	30	R. Dom Pedro I	49	Av. Dr. Heitor Penteado
12	R. Irmã Serafina	31	2ª Travessa da Rua Imperatriz Leopoldina – R. Dom Francisco de Aquino Côrrea	50	R. Imperatriz Leopoldina
13	Av. Júlio de Mesquita	32		51	Av. "1" do Jd. Chapadão
14	Travessa Irmãos Bierrembach	33	R. Conselheiro Antônio Prado	52	R. Alberto Sarmiento
15	Av. Barão de Itapura	34	Paralela com a Conselheiro A. Prado – R. Eleutério Rodrigues	53	R. Joaquim Villac
16	Av. Cel. Silva Teles	35	Rua Maria Monteiro	54	Av. Abelardo de Pompeu
17	R. da Abolição	36	Rua Carolina Florence	55	Av. Prefeito Paria Lima
18	R. Padre Vieira	37	Rua Buarque de Macedo	56	Avenida e Canal do Piçarrão
19	R. Proença	38	Via Anhanguera – ligada a Av. João Jorge	57	Rua Angelo Simões

Figura 63: Mapa com sobreposição dos dados baseados na lei nº 640/51 de alargamento/ prolongamento/ construção de estradas, avenidas e ruas

Fonte: Centro de Memória da Unicamp – Planta de Campinas 1978-79, alterado pela autora



Nº da rua	Nome	Nº da rua	Nome	Nº da rua	Nome
1	R. Joaquim Villac	28	R. Taubaté	55	R. Oscar Leite
2	R. Silva Mendes	29	Av. Benjamin Constant	56	R. Santa Cruz
3	R. Delfino Cintra	30	Av. Marechal Deodoro	57	Av. Eng. Antônio Francisco de Paula Souza
4	R. Abolição	31	R. Irmãos Bierrembach	58	R. Dr. Moraes Sales
5	Av. Alberto Sarmiento	32	R. José Paulino	59	Av. Silvio Moro
6	Av. Francisco Glicério	33	R. Conceição	60	R. Maestro João de Tullio
7	R. Proença	34	R. Ângelo Simões	61	Av. Amoreiras
8	R. Orlando Carpino	35	R. Antônio Lapa	62	R. Barreto Leme
9	Rua Dr. Álvaro Ribeiro	36	R. Jorge Harriet	63	R. Irmã Serafina
10	Rua Padre Vieira	37	R. Roque Marcos	64	R. Barão de Jaguará
11	R. Paula Bueno	38	Av. Senador Saraiva	65	R. Expedicionários - Sosas
12	R. Conselheiro Antônio Prado	39	Campinas-Valinhos	66	Av. Governador Pedro de Toledo
13	Campinas-Paulínia	40	R. Bento José de Abreu	67	R. Manuel Francisco Monteiro
14	R. Esther Nogueira	41	Av. Brasil	68	R. Major Solon
15	R. Júlio Frank	42	R. Maria Monteiro	69	Av. Monte Castelo
16	Dr. Paulo Florence	43	R. Dom Francisco de Aquino Correla	70	R. Tenente Gonçalves Meira
17	R. Francisco José de Camargo Andrade	44	Cemitério da Saudade	71	R. Luiz Gama
18	2ª Travessa da Av. Imperatriz Leopoldina / R. João Batista Signori	45	R. 29 de Janeiro	72	R. Coronel Quirino
19	Av. Andrade Neves	46	Av. de Joaquim Egídio	73	R. Ângelo Franceschini
20	R. Emílio Henking	47	R. Jorge Miranda	74	Av. João Jorge
21	R. Cel. Antônio Lemos	48	Av. Pascoal Celestino Soares	75	R. Antônio Claret
22	R. Eleutério Rodrigues	49	Av. Barão de Itapura	76	R. Eugenio Ferreira de Camargo
23	Atual estrada de Souza / Rod. Heitor Penteado	50	Av. Sta. Izabel - Barão Geraldo	77	R. Diogo Prado
24	Av. Imperatriz Leopoldina	51	Av. Bueno de Miranda	78	R. Isabella Vieira
25	R. Dom Pedro I	52	Av. Júlio de Mesquita	79	R. Cincinato Braga
26	R. 11 de Agosto	53	Av. Orozimbo Maia	80	R. João Teodoro
27	Av. Campos Sales	54	R. Maestro Moreira Lopes	81	R. Valentina dos Santos Carvalho - Joaquim Egídio

Figura 64: Mapa baseado na compilação de dados retirados da Câmara Municipal de Campinas: leis, decretos e resoluções, 1949 a 1951, alterado pela autora.

Fonte: Centro de Memória da Unicamp – Planta de Campinas 1978-79, alterado pela autora.



A transformação do centro urbano de Campinas

O Plano de Urbanismo Prestes Maia, elaborado em 1936, vem sendo posto em prática, com rapidez, pelo atual prefeito, sr. Ruy Hellmeister Novaes. Abandonou-se o critério da derrubada esparsa de prédios, numa ou noutra via pública, o que pouco adiantava, pois as ruas não podiam ser abertas, ficando com alguns imóveis no futuro alinhamento e outros mais avançados, o que congestionava o tráfego. No momento, a Prefeitura estabeleceu o critério de derrubar os imóveis em conjunto, abrindo primeiro uma quadra e depois outra, de maneira a ficar a rua em sua largura definitiva e uniforme. No clichê vemos um aspecto da parte mais central de Campinas, formada pelo largo que se originou com a derrubada da velha igreja do Rosario, cuja demolição constituía um problema para todas as administrações municipais, a partir de 1938. O prefeito sr. Ruy Hellmeister Novaes entrou

em acordo com a Diocese e em poucos meses o templo veio abaixo. À esquerda da gravura nota-se a avenida Campos Sales, já aberta, até encontrar-se com a avenida dos Expedicionários, que sai da estação da Paulista. Ainda estão-se processando as obras do jardim na praça que aqui se vê. O traçado dos canteiros é modernista e foi idealizado pelo arquiteto Renato Righetto. A estatua de Campos Sales, que estava no Largo do Rosario está na fase final de desmontagem, pois, vai ser colocada no início da avenida que tem o nome do grande presidente da República, numa rotunda já preparada. A parte do Centro de Campinas transforma-se por completo. Aliás, na avenida Francisco Glicerio, que se vê na primeira plana, e na qual trafega um bonde, serão erguidos dois grandes edifícios, em duas esquinas que dão para o Largo do Rosario e ambos com mais de vinte andares.

Figura 65: Reportagem abordando as transformações no centro da cidade de Campinas

Fonte: Biblioteca Pública Municipal "Professor Ernesto Manoel Zink - O Estado de São Paulo, 08 de janeiro de 1957

RÁPIDA EXECUÇÃO DO PLANO DE URBANISMO

Com as remodelações na zona central a cidade assume novo aspecto

Em breves dias estará concluído o trabalho de alargamento da rua Francisco Glicério — Sucessivas demolições na Campos Sales — Já foi abaixo o velho edifício da Tração para ser alargada a Bernardino de Campos — Belíssima praça surge no local do antigo Mercado das Andorinhas

Não é de agora o plano de urbanismo de Campinas, com a consequente abertura de novas avenidas e praças, porquanto o reconhecimento de que a nossa terra precisava enfrentar com energia o problema das ruas estreitas, de sua área central, representava, de há muito tempo, uma imposição inabalável.

A sua execução, — isso sim — é que vinha marchando a passos lentos, encontrando dificuldades sem conta e mesmo alguns tabus, que teriam mesmo que ser removidos, afim de que algo de positivo e de concreto se chegasse a realizar.

E, para gaudío dos campineiros, um dos pontos capitais do programa administrativo do sr. Ruy Hellmeister Novães, foi, justamente, a aceleração dos trabalhos e das providências nesse importante setor de obras públicas.

De que tem sido a sua faina em tal sentido, abstermo-nos de fazer comentários, pois que os fatos aí estão saltando á vista de todos, constituindo mesmo os assuntos preponderantes em todas as palestras, a aferecer até elementos para o anedotário, cujo conteúdo, ao contrário do que sempre sempre o humorismo popular proporciona, eleva e enaltece um governo, acentuando-lhe o cunho de operosidade.

AMPLIAÇÃO DO LARGO DO ROSÁRIO

Com a desapropriação da Igreja do Rosario, obtida num expressivo acordo entre a Prefeitura e o Bispo, e que representou uma solução desejada por vários governantes municipais anteriores, resolveu-se, de uma vez por todas, a questão do alargamento da rua Francisco Glicério e da ampliação na nossa principal praça.

Firmadas as escrituras respectivas, iniciou-se logo a demolição do templo tradicional e que sempre viverá no coração religioso dos campineiros, através de uma reverente saudade. A verdade é que aquela igreja inspirava não pôde impedir a força incoercível do progresso.

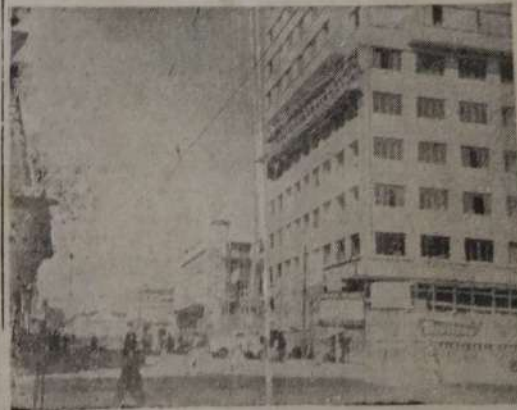
Hoje, a tarefa da picareta do

Departamento de Obras e Viação está bem adiantada: a torre maior já está de altura ao nível da menor, com dezenas de operários empenhados no desbaste demolidor e necessário.

Em breve, portanto, o largo do Rosario apresentar-se-á bastante amplo, a rua Francisco Glicério alargada inteiramente naquele trecho, e já se elaboram vários estudos de embelezamento para o local.

pertar mesmo a atenção de todos que por ela transitam.

Atingem ao seu término os entendimentos entre a Prefeitura e a direção da Companhia Mogiana, para que seja desapropriado o edifício do escritório central dessa ferrovia, e que logo será o único a permanecer de pé, no surgimento da avenida. Como é óbvio, o burocratismo natural e lógico vem determinando o retardamento em foco.



Francisco Glicério — de estreita rua transforma-se em ampla avenida.

PROSSEGUEM AS DEMOLIÇÕES NA CAMPOS SALES

Na Campos Sales, prestos a se tornar em belíssima avenida, ligando a estação da Paulista ao centro de nossa "urb", as últimas desapropriações também se processaram e novos prédios da rua Alvares Machado para 'ma continuam desaparecendo.

Registre-se que o trabalho nessa via pública caminha com uma rapidez extraordinária, a des-

AVENIDA FRANCISCO GLICERIO

Para quem se coloca no largo da Catedral e lança seus olhos pela Francisco Glicério, rumo à Agência Postal e Telefônica um espetáculo de novidade lhe é facultado, porquanto a perspectiva da novel avenida começa

Figura 66: Reportagem abordando as transformações no centro da cidade de Campinas

Fonte: Biblioteca Pública Municipal "Professor Ernesto Manoel Zink – Correio Popular, 28 de junho de 1956

A modificação acelerada da paisagem urbana em Campinas, na década de 1950, valorizou o centro da cidade ainda mais, promovendo uma rápida verticalização necessitando demolir diversos edifícios, conforme mostra a figura 54. O processo de demolição e construção invadia, mais uma vez, a área central e impunha uma nova estética urbana; essa situação está apresentada na reportagem das figuras 67 e 69. A junção do antigo ao novo fez parte do cotidiano dos campineiros, pois inúmeras demolições e desapropriações foram efetivadas. A implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas promoveu a demolição da Igreja do Rosário, impactando toda a sociedade. Segundo Prestes Maia, sua demolição foi necessária para o alargamento da rua Francisco Glicério para alcançar o status de avenida e reorganizar a praça Visconde de Indaiatuba (Largo do Rosário), promovendo para a praça a “função” cívica e reorganizando os edifícios públicos existentes no local. As mudanças ocorridas tinham o intuito de promover o centro de Campinas como local de passagem, e não mais um local de encontro e exibição pública (RODRIGUES, 2008).



Figura 67:Demolição da igreja do Rosario, 1956

Fonte: Centro de Memória da Unicamp

Outra demolição polêmica foi a do Teatro Municipal de Campinas, em 1965, autorizada pelo prefeito Ruy Novaes, já prevista no Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas (RAC, 2000). Na época, foi realizado um relatório técnico que indicava o perigo de desabamento, no entanto, o local era

bastante aproveitado pelas famílias campineiras. O teatro também era utilizado pela rádio da cidade, com programas ao vivo e era local de arrecadação filantrópica promovida pela emissora (HADLER, 2015).

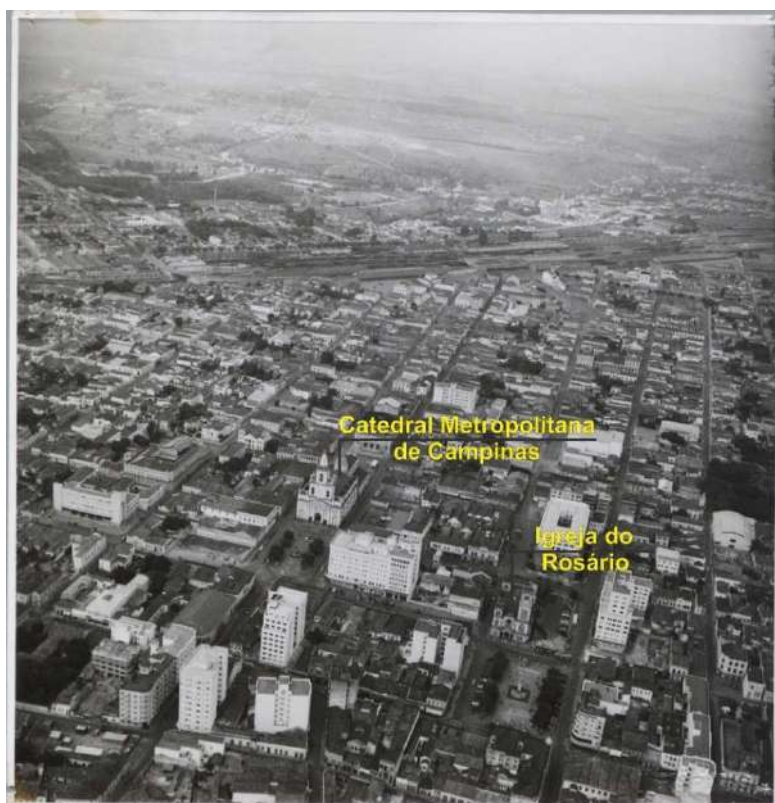


Figura 68: Centro de Campinas anterior à demolição da igreja do Rosário

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor Gilberto de Biasi. Data: Aproximadamente, entre 1953 e 1955



Figura 69: Demolição do teatro municipal de Campinas, 1965

Fonte: Correio RAC (Representante de Atendimento ao Cliente), 2000. p.128.

Outra alteração no cenário campineiro que teve um grande impacto, foi a construção do viaduto Cury. A sua construção mudou o desenho do sistema viário e promoveu a ligação da região da Vila Industrial com a região sudoeste de Campinas. Para a construção do viaduto Cury, 3 mil pessoas foram desalojadas, correspondendo a 600 famílias que viviam em 421 imóveis. Além das famílias, casas de comércio, pequenas indústrias e outros estabelecimentos também foram afetados e precisaram ser transferidos (HADLER, 2015). A imprensa, cada vez mais entusiasmada com o novo cenário campineiro, enaltecia a transformação proporcionada por um viaduto moderno, ligando o centro à região sul e oeste de Campinas com o cruzamento das avenidas: av. Dr. Moraes Sales, av. Senador Saraiva, av. João Jorge, av. prefeito José Nicolau Ludgero Maselli, av. Lix da Cunha e av. Andrade Neves. Os problemas enfrentados pelas famílias desapropriadas eram minimizados pelos jornais e retratados como uma consequência necessária ao progresso (HADLER, 2015).



Figura 70: Construção do viaduto Miguel Vicente Cury

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor Henrique de Oliveira Jr. Data: Construção entre 1960 e 1963



Figura 71: Lago dos Cisnes, no viaduto Miguel Cury, local onde, mais tarde, foi construído o terminal rodoviário

Fonte: autores Bicalho; Rodrigues, 2004. p.115

Diante disso, o que se constata é que Campinas foi perdendo áreas livres de convivência em favor da função de passagem. O automóvel possibilita rapidamente o acesso a vários pontos da cidade, com a construção de novas avenidas e alargamento de ruas. No final dos anos 1960, Campinas já apresentava seus novos contornos urbanos consolidados, Prestes Maia concretizava sua proposta moderna de “cidade-modelo”. No entanto, p que não se esperava é que a baixa produção de habitação social juntamente com a falta de investimentos públicos, em áreas periféricas e rurais, iria se tornar o grande problema para as gestões futuras.

3.2. PERÍMETRO URBANO E SUBURBANO: CAMPINAS E SEUS DISTRITOS

Todas as transformações ocorridas no território de Campinas, ao longo dos anos, permeadas por diversas ações das esferas políticas federal, estadual e municipal foram feitas através de legislações que moldaram a cidade. Todas as leis responsáveis por mudanças ou fixação de perímetros, no território campineiro foram sintetizadas numa linha do tempo, apresentada na figura 72.

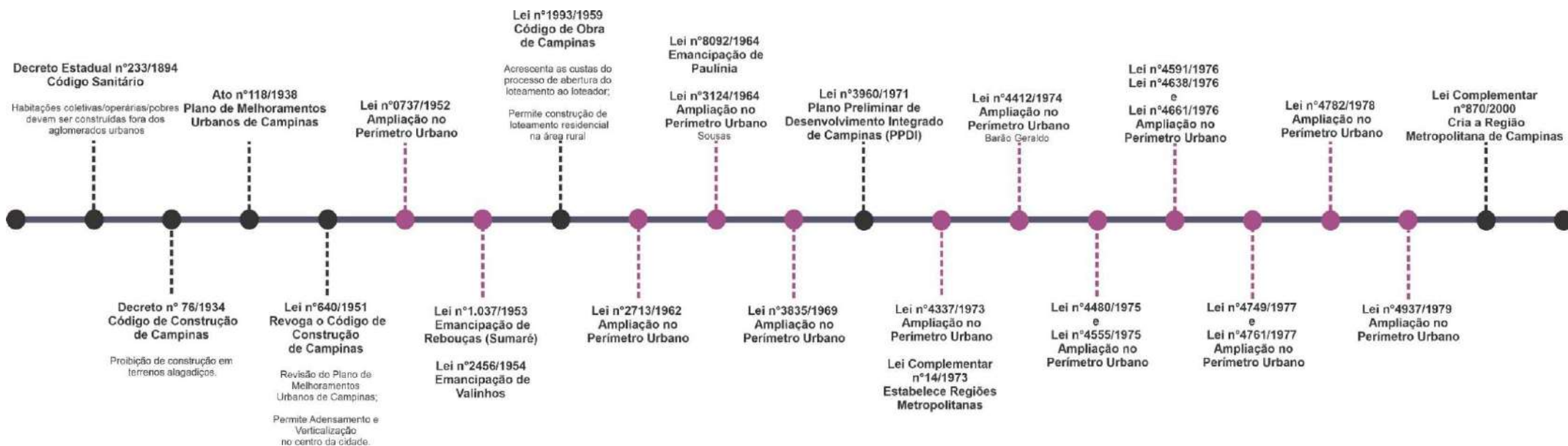


Figura 72: Linha do tempo das legislações de caráter urbano

Fonte: Elaborada pela autora

Parte das leis sintetizadas na linha do tempo foi responsável por grandes alterações do território campineiro, decorrentes também dos processos de emancipação de vários distritos de Campinas, como Valinhos, Paulínia e Sumaré, mantendo apenas o distrito de Sousas como parte da cidade de Campinas.

Observa-se nos distritos de Campinas, no início do século XX, que *Souzas* (figura 73), Valinhos (figura 74), Rebouças (figura 75), e Paulínia (figura 76 e 78) tiveram seu desenvolvimento urbano nas proximidades das estações ferroviárias. Apesar de todos os distritos apresentarem o seu perímetro urbano e suburbano bem delimitado, com extensas áreas de expansão, houve pequenos agrupamentos de casas para além do suburbano. Nos mapas, foram inseridas manchas e linhas coloridas para enfatizar elementos distintos, como: o *marrom* para destacar o perímetro urbano, a cor *cinza* e a linha tracejada para o perímetro suburbano e *rosa* para as construções fora do perímetro suburbano. A linha férrea foi demarcada com tracejado em *amarelo* e a estação ferroviária com *vermelho*. Alguns mapas possuem as ruas importantes demarcadas por uma linha *vermelha*. As linhas em *cinza escuro* apontam as saídas urbanas que seguem para outras cidades, como Campinas. As estradas no sentido de Campinas são as vias que se conectam com os vetores de crescimento apontados anteriormente no capítulo “3.1.1 Desenvolvimento urbano e vetores de crescimento”.

Nos mapas citados, fica evidente que, ao longo das estradas urbanas, existia uma ocupação de residências de forma esparsa, como em *Souzas*, Valinhos e Campinas, ou mesmo de bairros, como em Paulínia. A conformação urbana que ocorreu nas rodovias no sentido Campinas-distritos, foi responsável pela extensão do aglomerado urbano ao longo dos anos, como se observou nos mapas de vetores de crescimento urbano figuras 42, 44 e 45, apresentados anteriormente no subcapítulo 3.1.1. Ficou evidente na análise dos mapas que indicaram os vetores de crescimento urbano que o sentido dessa expansão ocorreu nas proximidades das rodovias em direção às cidades vizinhas e ao aeroporto de Viracopos.

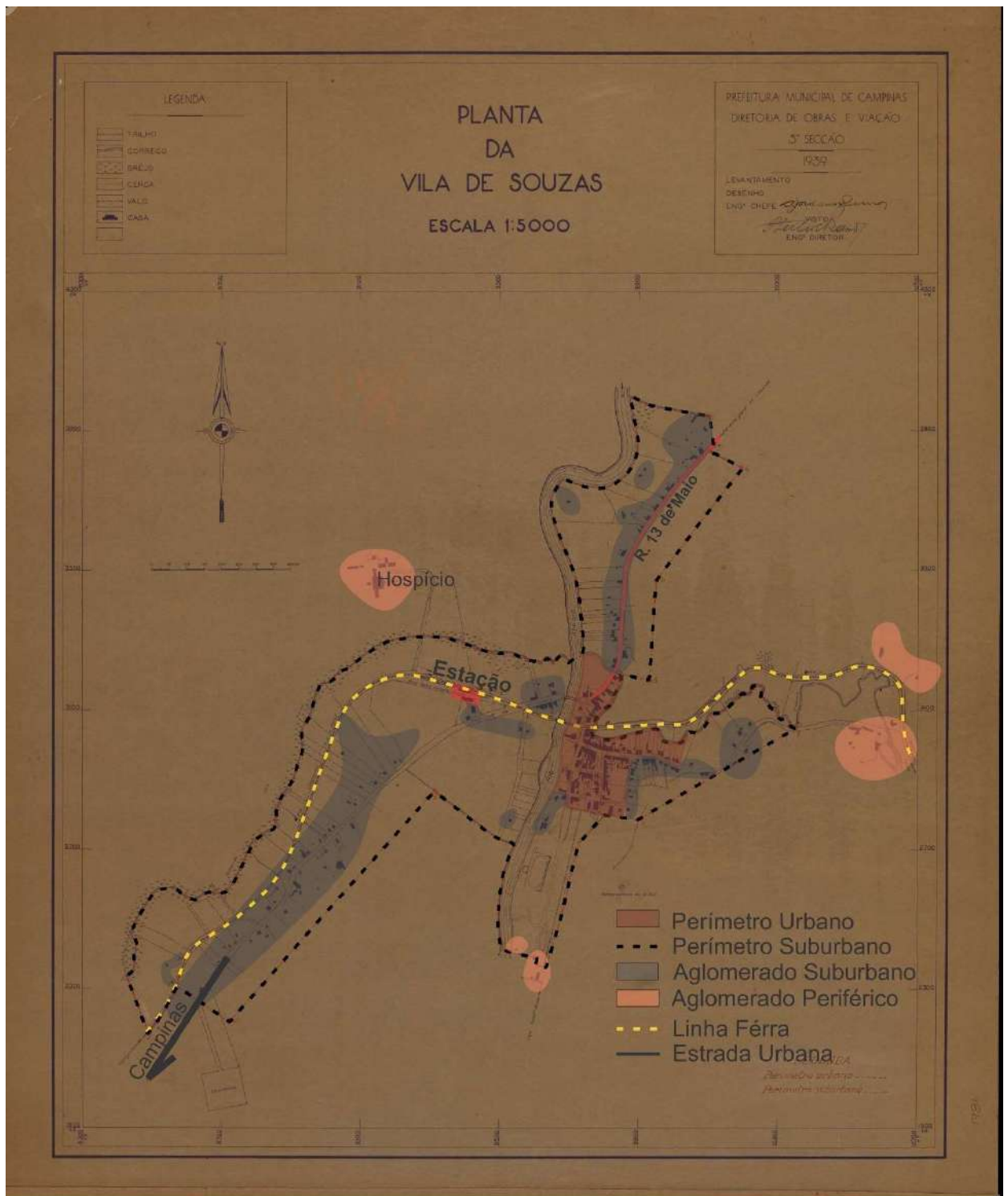


Figura 73: Planta do distrito de Souza, 1939.
Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo, alterado pela autora

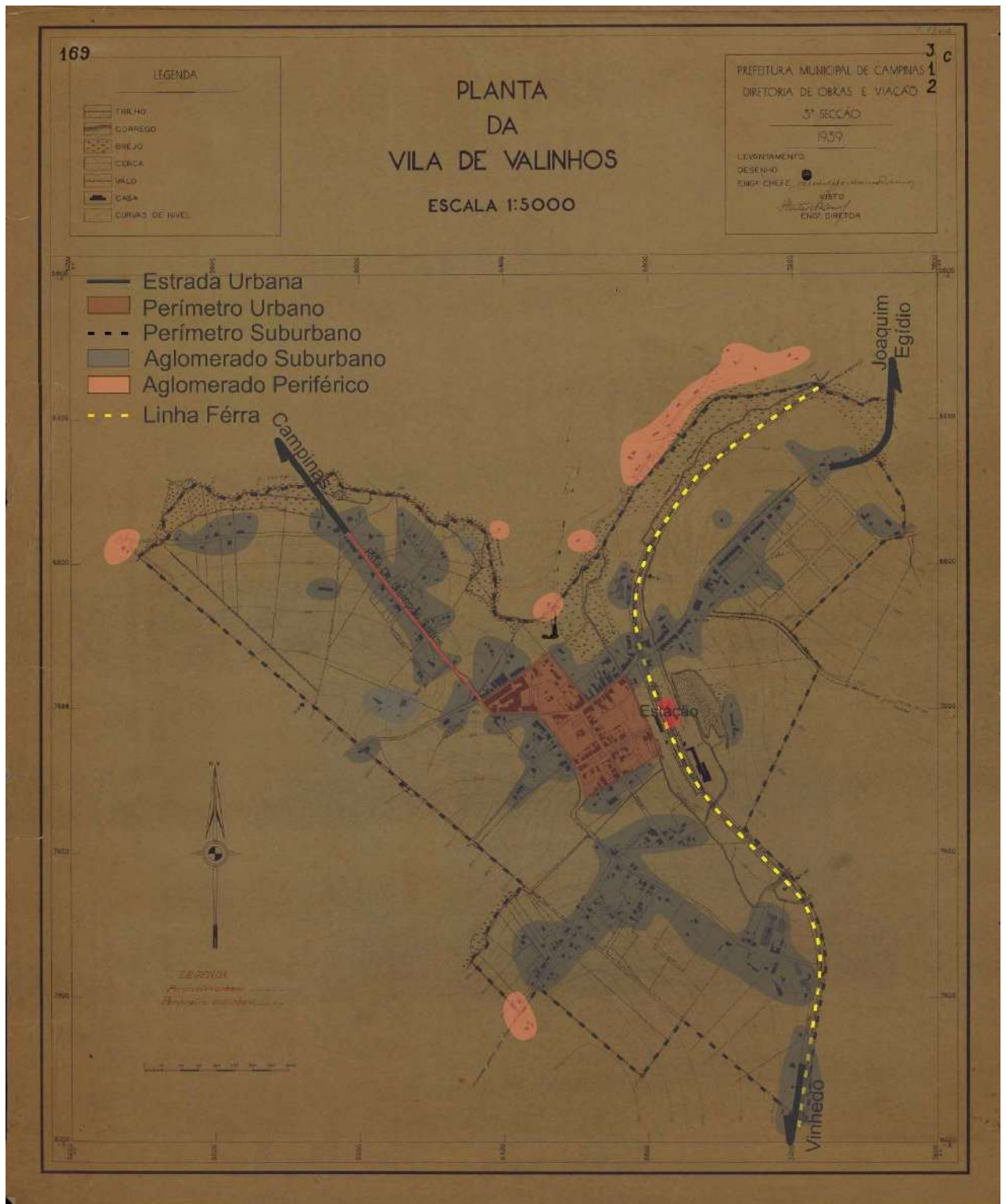


Figura 74: Planta da vila de Valinhos 1939
 Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo, alterado pela autora

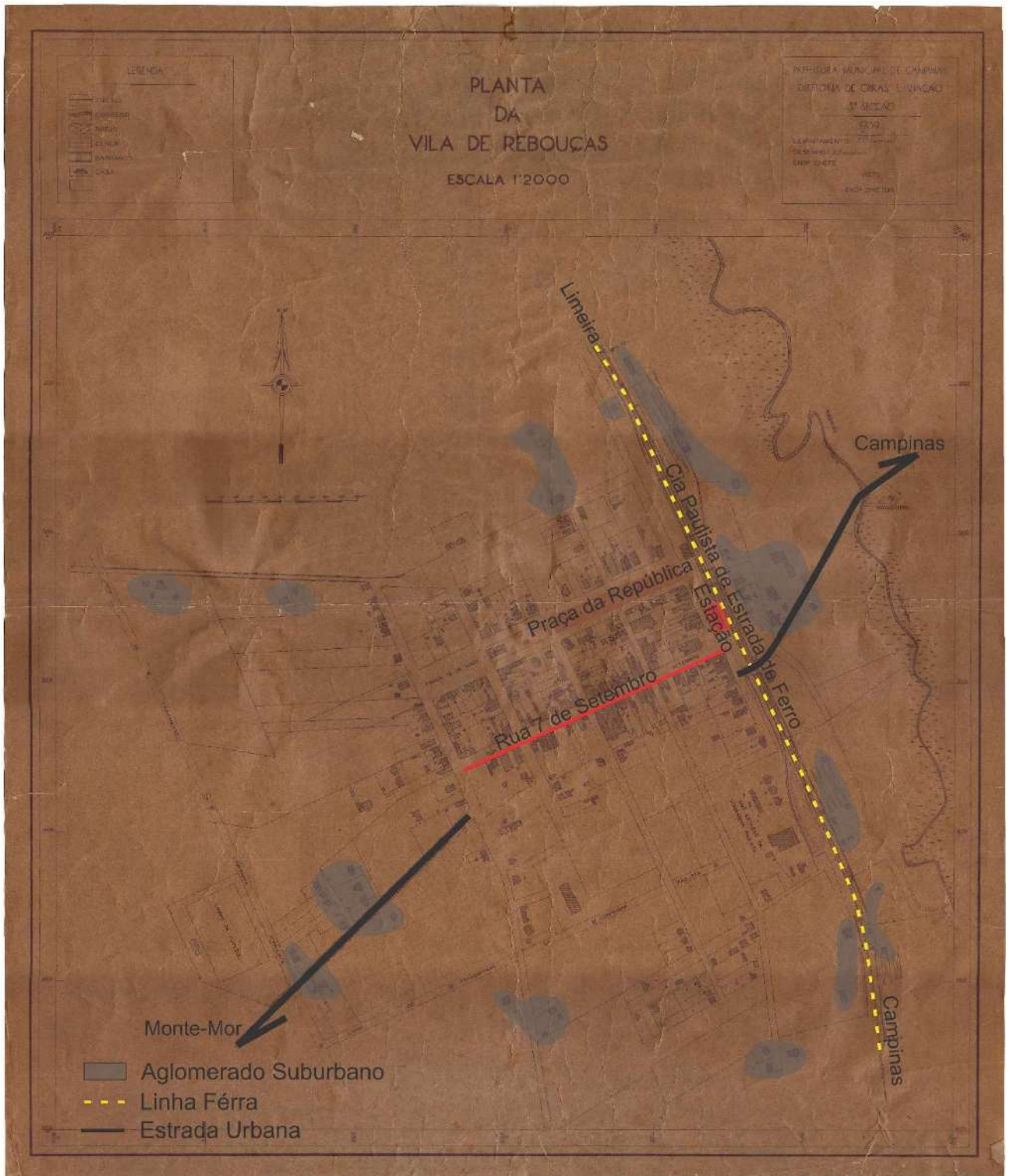


Figura 75: Planta da vila de Reboças (Sumaré) 1939
 Fonte: Pró-memória de Sumaré, alterado pela autora.

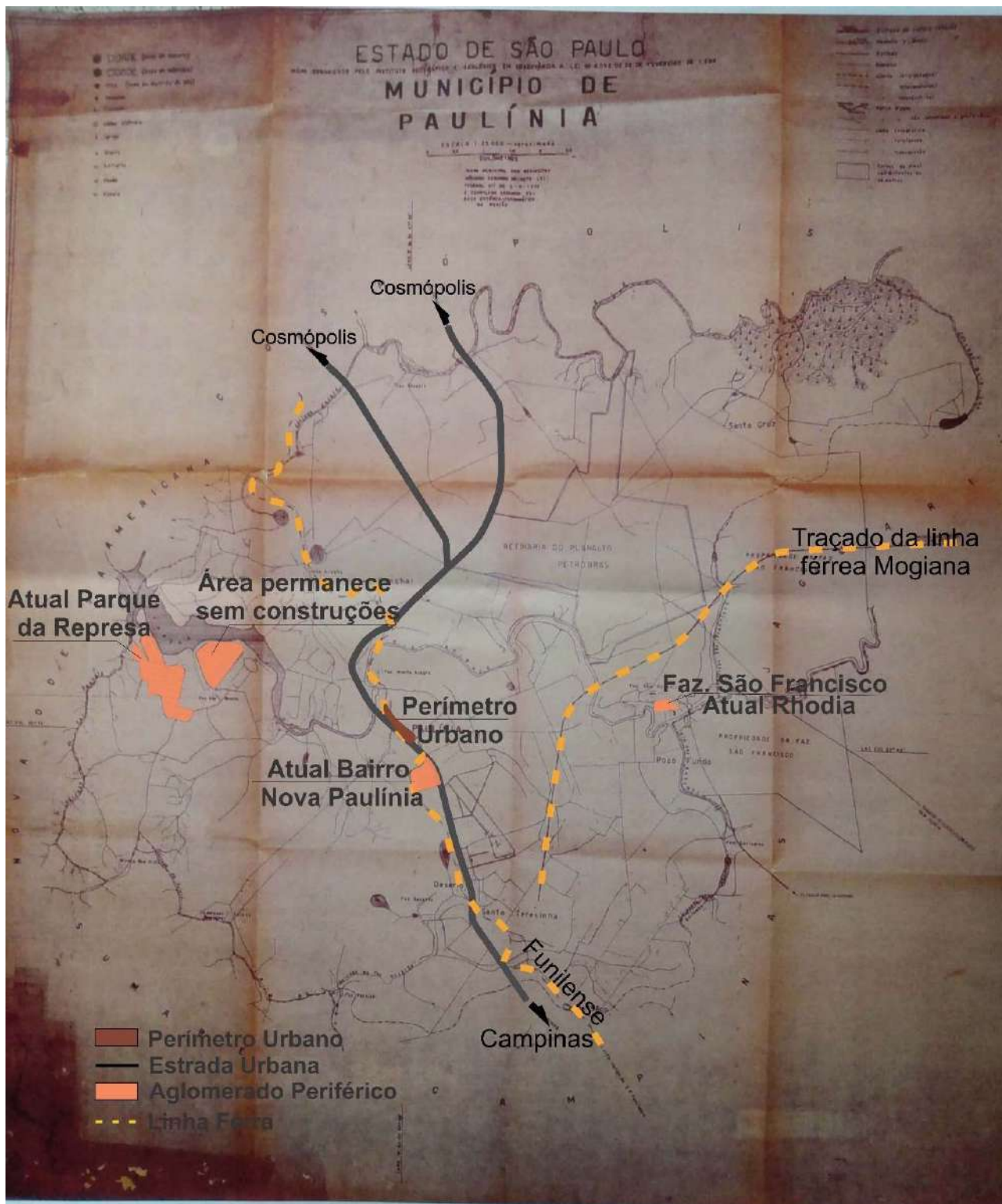


Figura 76: Mapa de Paulínia 1904
 Fonte: Prefeitura de Paulínia, alterado pela autora

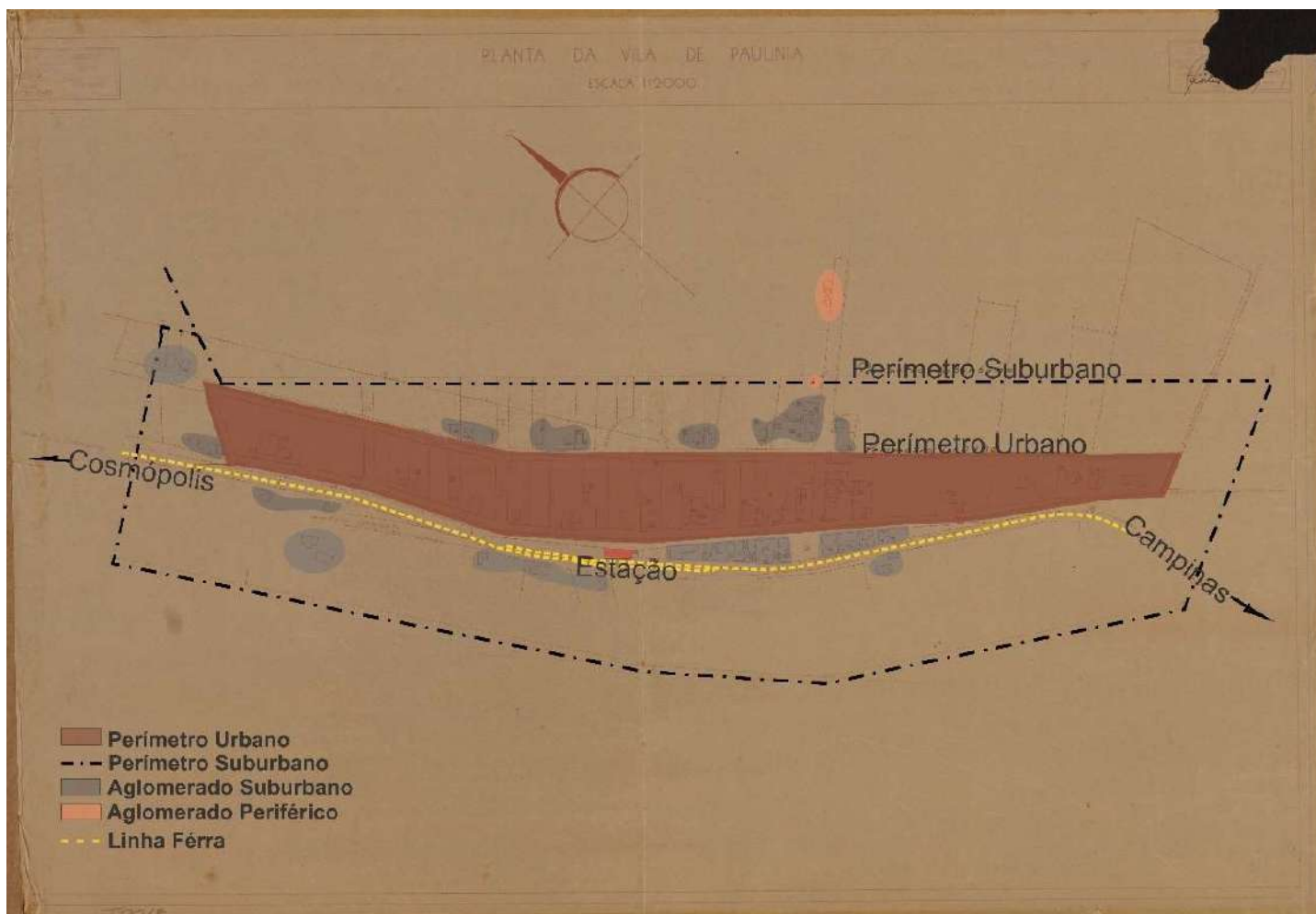


Figura 77: Planta de Paulínia 1945

Fonte: Museu da Imigração, alterado pela autora

Comparando as leis apontadas na linha do tempo com as informações dos mapas presentes na figura 77, que registra quatro períodos com a localização de loteamentos aprovados no município de Campinas - anterior a 1950 e entre as décadas de 1950, 1960 e 1970 – pode-se inferir que a expansão destes foi resultado direto da anuência das sucessivas leis sancionadas no território campineiro. Ao analisar os mapas da figura 77 (mapas de novos loteamentos aprovados), observa-se o período anterior a 1950 e constata-se que as leis, regidas até esse período pelo ato nº 118/38, não tiveram grande representatividade na ampliação do território, concentrando-se todas as mudanças e alterações na área central. No entanto, na década de 1950, houve uma crescente aprovação de novos loteamentos, apontados em azul, concentrados na região sul, sentido Indaiatuba e, ao sudoeste, sentido Sumaré.

Esse período foi regido pela lei nº 640 de 1951, que revisou o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas e permitiu o adensamento urbano e a verticalização no centro da cidade. Na década de 1950, destacam-se também os projetos de leis dos vereadores Eduardo Barnabé – com a elaboração do projeto de lei nº 27/53 que propõe a criação da Comissão de Planejamento do Município (lei nº 1184/54), e Pedro de Magalhães Júnior – com o projeto de lei nº 02/56 para diminuir impostos para a produção agropastoril e reflorestamento dos terrenos situados no perímetro urbano e suburbano do município de Campinas (lei nº 1616/56). Apesar dos esforços para conservar a área rural para preservação florestal e agropastoril percebe-se, através dos mapas 77, 79 e 80, que não houve um grande resultado em relação à proteção das áreas rurais. As leis nº 640/51 e nº 1993/59 apresentaram maior impacto no território campineiro a partir da atuação de agentes imobiliários e da construção civil.

A grande mudança da década de 1950 para a década de 1960 relaciona-se à aprovação de novos loteamentos e ocorreu pelo sancionamento da lei nº 1993 de 1959, o novo Código de Obras de Campinas. Dentre outros apontamentos desta lei, delegou-se os custos da infraestrutura e outros no processo de abertura do loteamento ao loteador, que até esta data eram de responsabilidade da prefeitura. Essa alteração no corpo da lei barrou a abertura desenfreada de novos loteamentos na década seguinte. Apesar disso, a mesma

lei permitiu o loteamento nas áreas periféricas de Campinas, como visualiza-se nos mapas de loteamentos aprovados após os anos 1960 da figura 77.

Esse processo, de abertura de loteamentos em regiões periféricas proporcionou, através dos órgãos públicos, o acompanhamento desse crescimento por meio da expansão do perímetro urbano, evidenciado nos mapas das figuras 79 e 80. A figura 79 apresenta dois momentos do crescimento do município de Campinas, até 1953 e até 1962, e ilustram, as projeções no território das transformações decorrentes das leis nº 640/51, nº 1184/54, nº 1616/59 e por fim, na lei nº 1993/59. Analisando nos mapas da figura 79 a malha urbana de 1953 e o perímetro de 1952, observa-se que há um início de crescimento em volta do centro urbano. O mapa de 1962 mostra as mesmas características, onde os pontos de urbanização periféricos ficam fora do perímetro urbano, como ocorre no mapa de 1953. Essas características se alteram em 1969, quando o perímetro urbano incluiu o distrito de *Souzas* e o bairro Chácara dos Amarais, este último localizado às margens da rodovia Dom Pedro, onde se encontra o aeroclube de Campinas. Dez anos mais tarde, com a expansão urbana, verifica-se que o perímetro urbano coincidia com o limite das áreas periféricas e espaço para o crescimento. O mesmo acontece em 1989, quando o perímetro atinge áreas mais periféricas afastando-se do centro urbano consolidado.

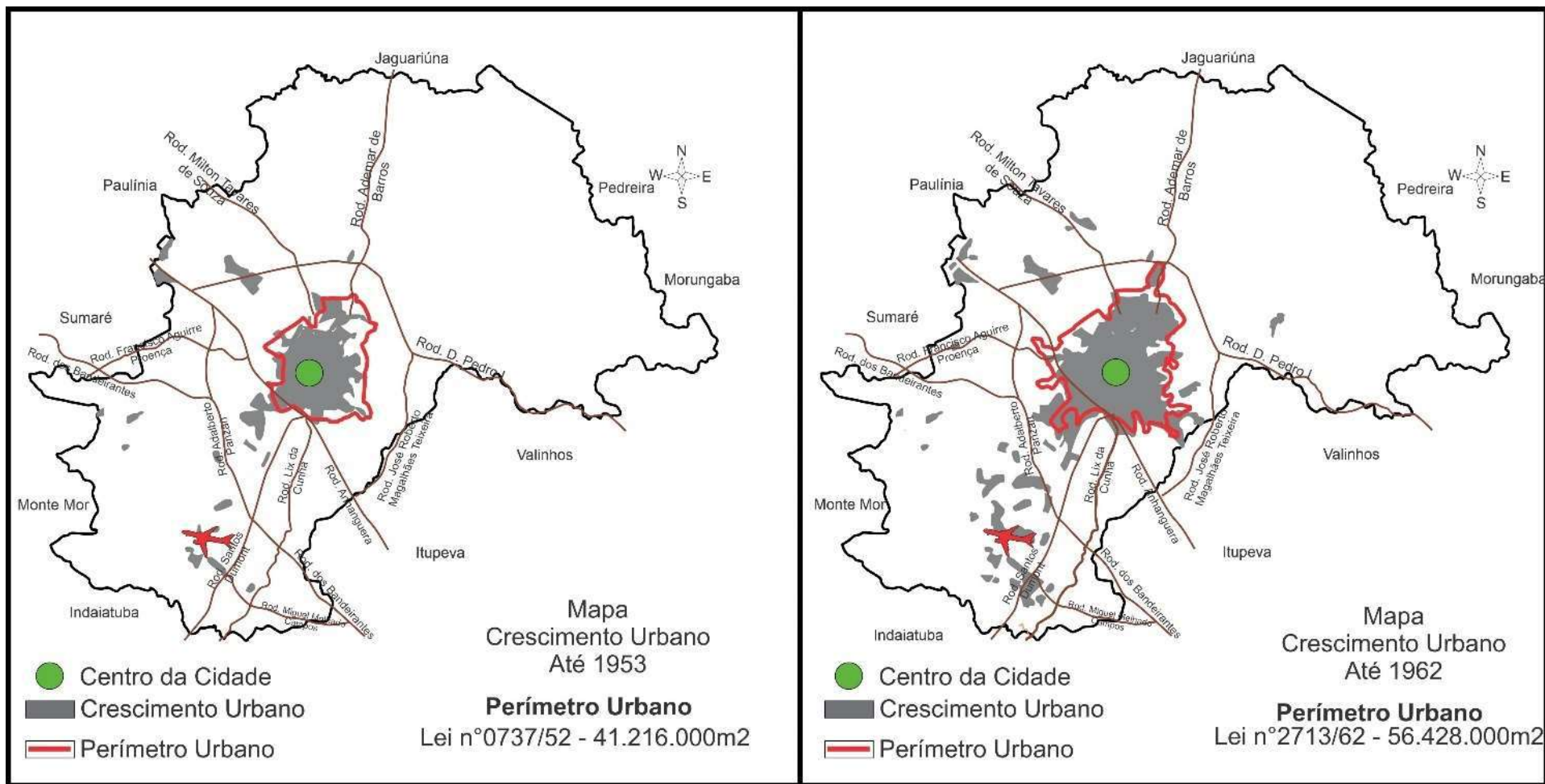


Figura 79: Comparação entre crescimento urbano (1953 e 1962) e ampliação do perímetro(1952 e 1962)

Fonte: PMC – SEPLAMA, alterado pela autora

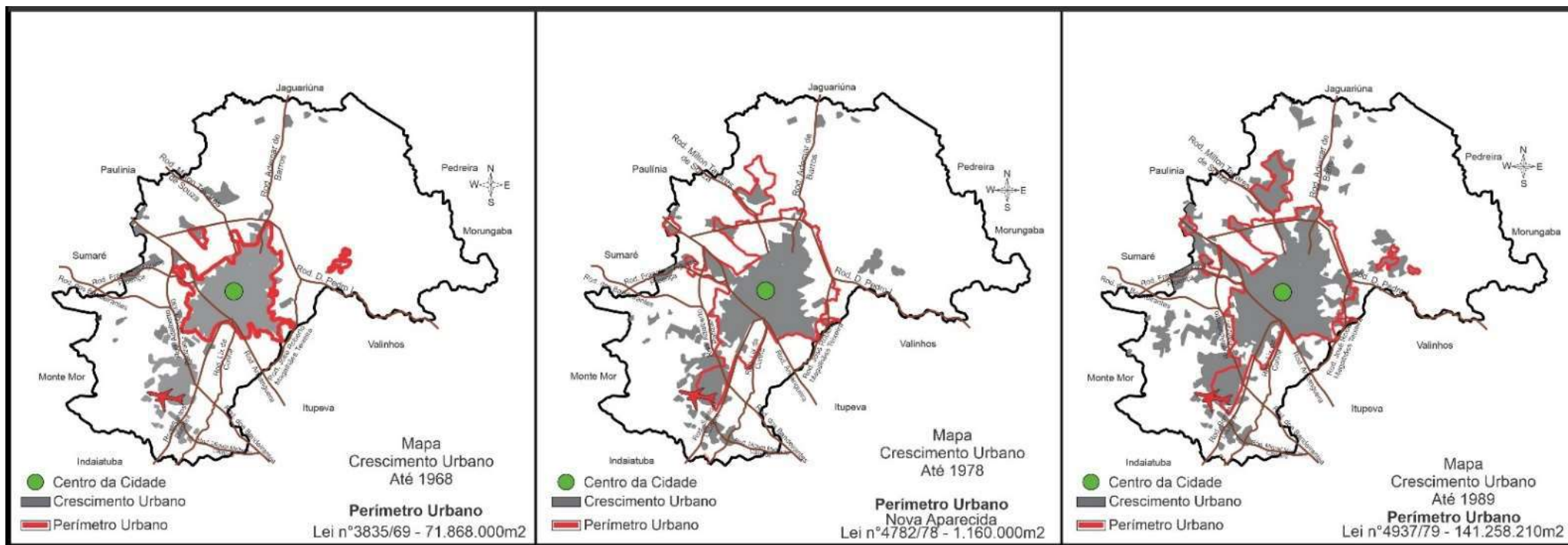


Figura 80: Comparação entre crescimento urbano (1968, 1978 e 1989) e ampliação do perímetro (1969, 1978 e 1979)

Fonte: PMC – SEPLAMA, alterado pela autora

Examinando os mapas da figura 81, referente aos anos de 1952 e 1962, nota-se que o crescimento urbano se restringia à área central, com um pequeno avanço do perímetro no sentido norte, em direção a Jaguariúna; sentido leste, Valinhos; e ao sul, Viracopos. A partir de 1964, o perímetro urbano se desprende do espaço central e abrange pontualmente áreas periféricas, como *Souzas*, em 1964. Nas mudanças seguintes, dos anos de 1973 e 1974, figura 83, mantém-se a ampliação do limite na área central e incluem-se pequenas áreas periféricas como parte da área urbana. Ressalta-se que a partir de 1969 a 1979, o perímetro se rompe e se direciona sentido aos distritos emancipados ou das cidades divisas que iriam formar mais tarde a RMC (Região Metropolitana de Campinas).

A ampliação do perímetro urbano de Campinas mostrou-se presente com uma frequência maior que a de seus distritos, tendo ocorrido até mesmo duas vezes no mesmo ano, conforme se constata na sequência de mapas de evolução do perímetro urbano apresentado nas figuras 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87 e 88. Ao representar a evolução do perímetro urbano, nessa sequência de mapas apresentados ao longo do texto, manteve-se a área perimetral hachurada em cinza, identificando o aeroporto de Viracopos com o ícone de um avião, e, o centro da cidade, com um círculo em verde.

A partir de 1975, destaca-se a aprovação com maior frequência de ampliações de perímetro, em um curto espaço de tempo, para inserir pequenas áreas de extensão de terra. Indicou-se com uma seta rosa (para ser possível localizar no mapa) no primeiro mapa de 1975, o ponto em que se concentrou a ampliação urbana. Essa área foi incluída como parte do perímetro urbano de Campinas por meio da lei nº 4480 de 24 de março de 1975 e, nove meses depois, em 18 de novembro de 1975, pela lei nº 4555, incorporando mais três regiões na área urbana (destaque em rosa).

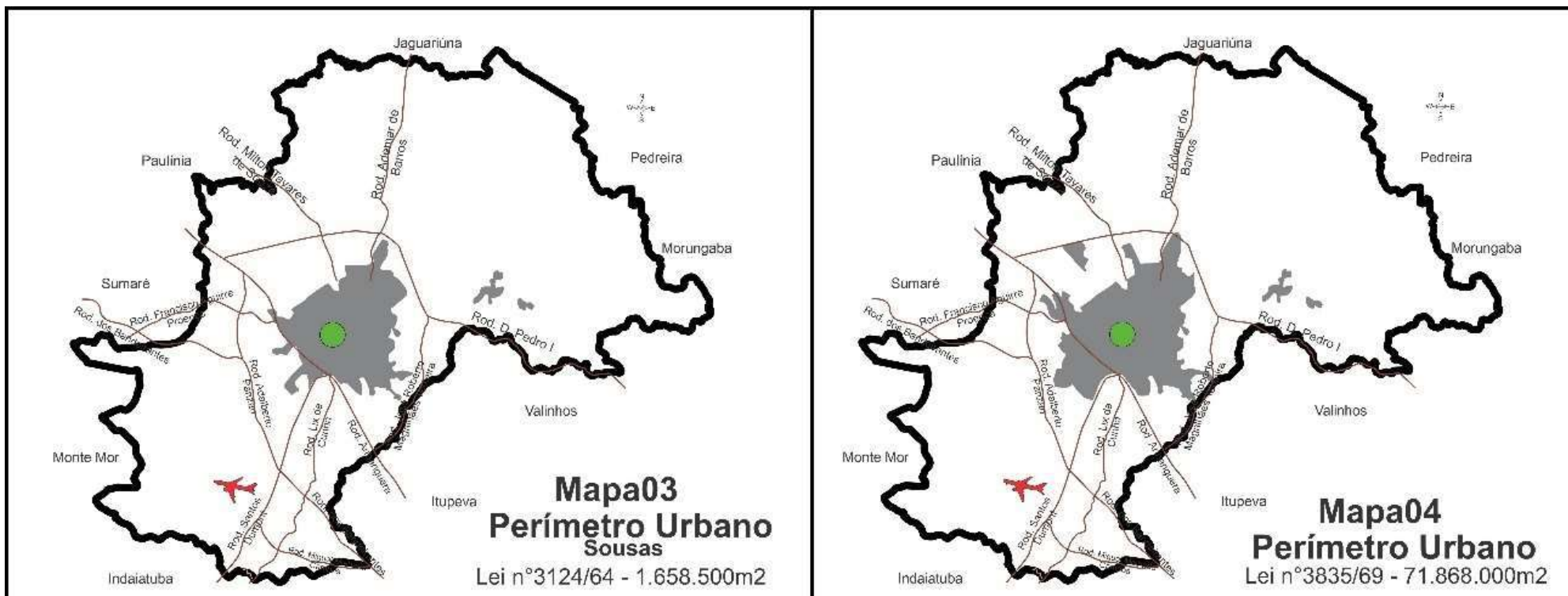


Figura 82: Mapas com avanço do perímetro urbano de 1964 e 1969

Fonte: PMC – SEPLAMA, alterado pela autora

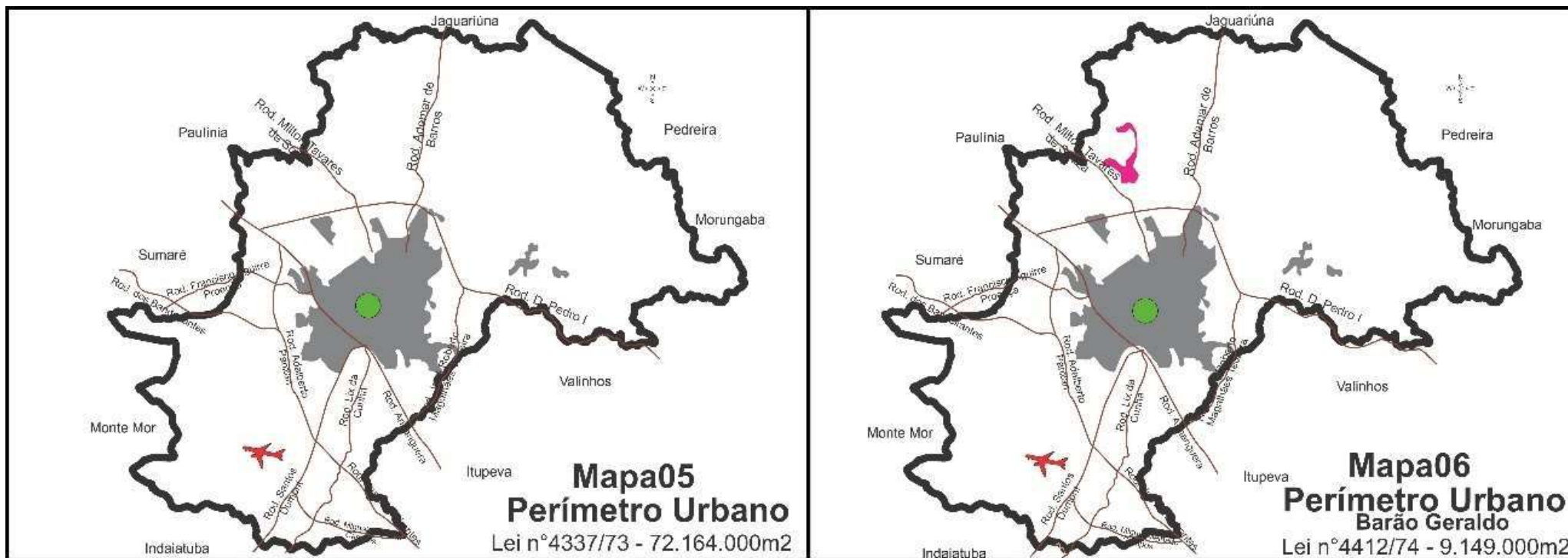


Figura 83: Mapas com avanço do perímetro urbano de 1973 e 1974

Fonte: PMC – SEPLAMA, alterado pela autora

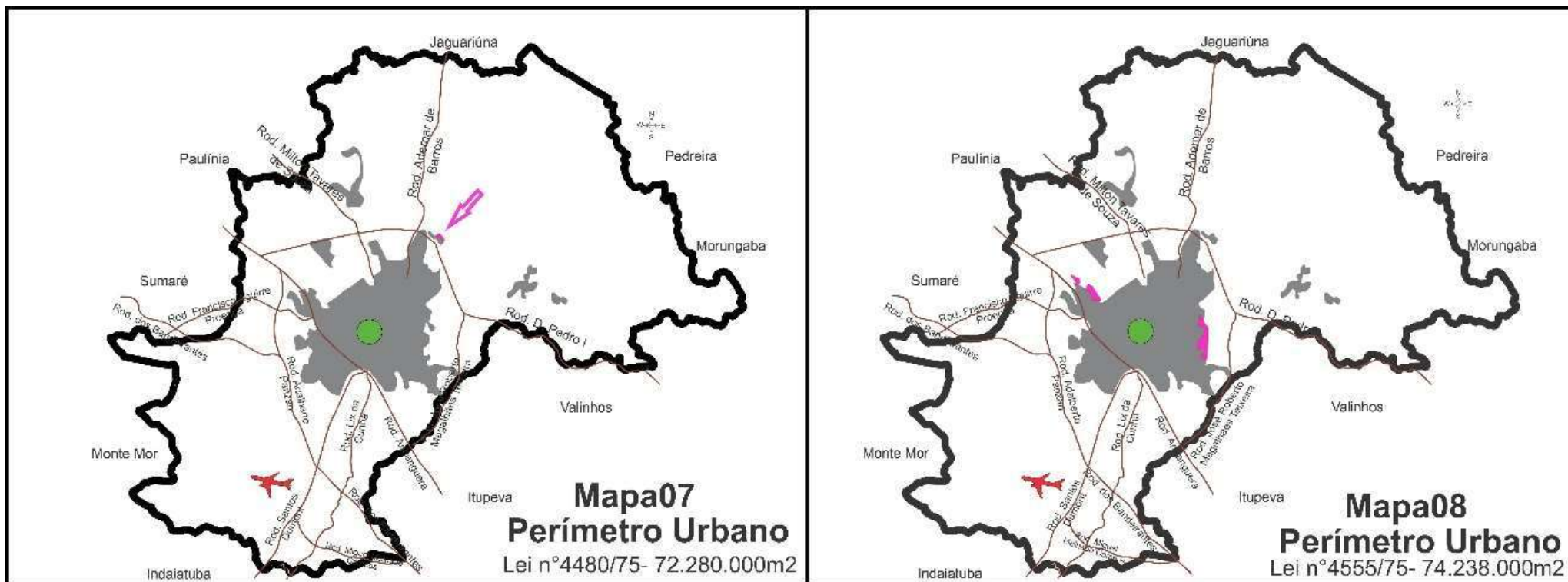


Figura 84: Mapas com avanço do perímetro urbano de dois momentos de 1975

Fonte: PMC – SEPLAMA, alterado pela autora

Novamente, após quatro meses, a lei nº 4591 de 14 de abril de 1976 inseriu uma pequena área rural como parte da área urbana. No ano de 1976, houve mais duas leis inserindo pequenas áreas no perímetro urbano, a lei nº 4638, de 26 de julho de 1976 e a lei nº 4661, de 18 outubro de 1976. Foi somente na primeira expansão urbana de 1977 que houve um aumento significativo da área ampliada como espaço urbano, por meio da lei nº 4749, de 11 de novembro de 1977. A partir desta data e até 1979, inserem-se pequenas regiões rurais como espaço urbano. A mudança seguinte do perímetro urbano só ocorreu em 16 de dezembro de 1994 através da lei nº 8151, quando Campinas passou a ter 388.900.000 m² de área urbana.

Outra alteração de grande relevância operada pela lei nº 1993 de 1959, conforme apontado no capítulo 02, foi a permissão de construção de loteamentos residenciais em área rural, nomeados como “povoamentos autônomos”, desde que houvesse condições mínimas de moradia. Esse registro na lei provocou a abertura de novos loteamentos na zona norte de Campinas, sentido Jaguariúna e Paulínia, em áreas próximas a grandes rodovias, conforme apresenta o mapa de Campinas de loteamentos aprovados entre 1970 e 1979. Esta forma de atuar da administração pública promoveu o espraiamento da malha urbana, ao reconhecer essas áreas longínquas do centro consolidado como parte do espaço urbano. Também ficou clara essa intenção ao deixar-se uma brecha na lei nº 1993/59 para expandir a malha urbana sobre a área rural de modo a aumentar o valor da terra, tornando mais interessante lotear as chácaras e fazendas do que reflorestar ou implementar um negócio agropastoril.

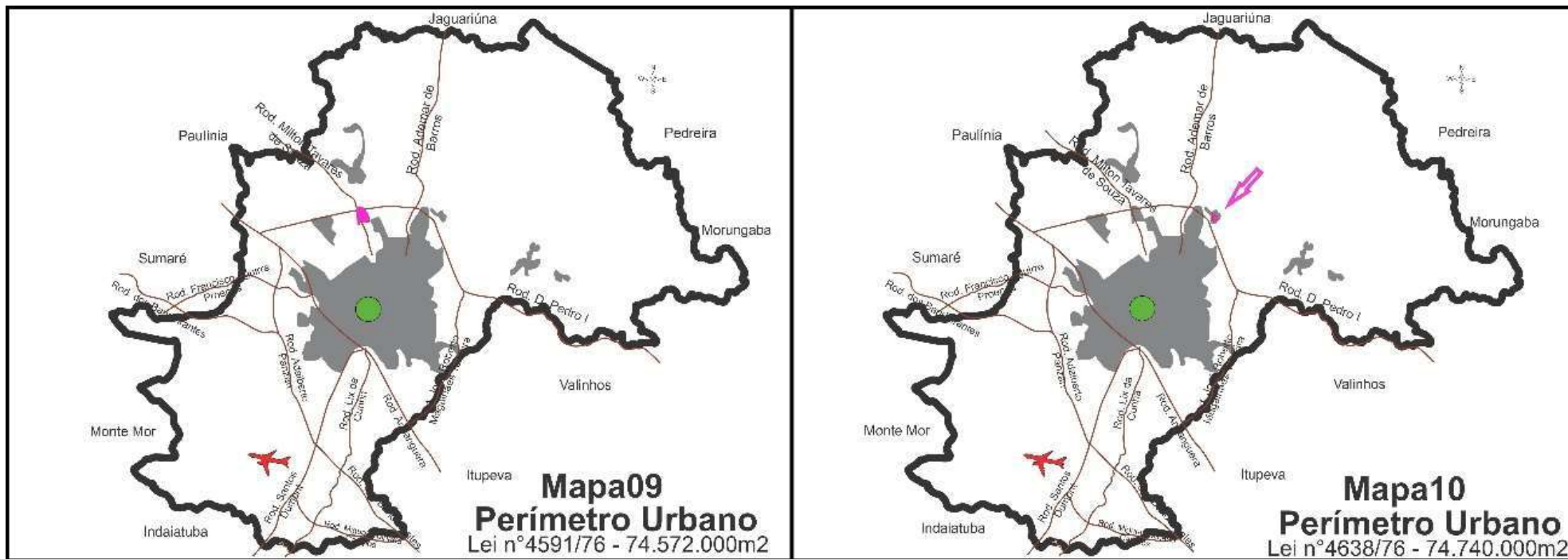


Figura 85: Mapas com avanço do perímetro urbano de dois momentos de 1976

Fonte: PMC – SEPLAMA, alterado pela autora

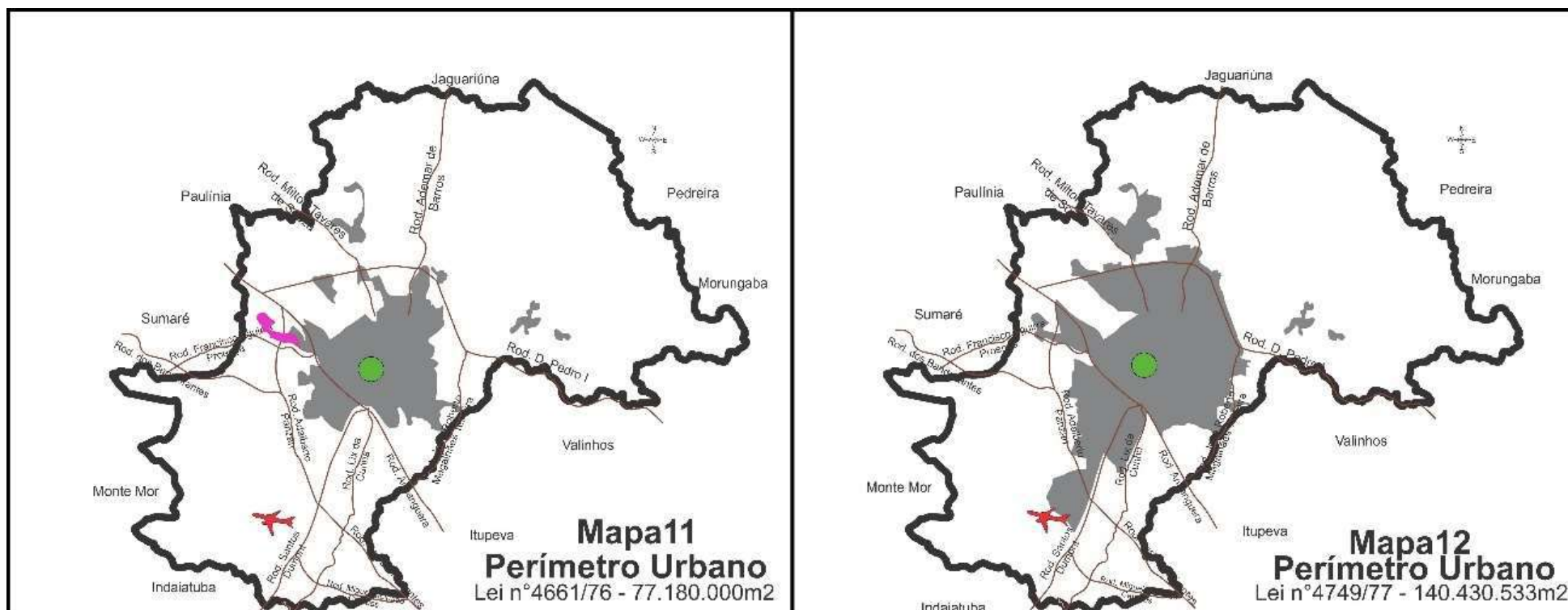


Figura 86: Mapas com avanço do perímetro urbano de 1976 e 1977
Fonte: PMC – SEPLAMA, alterado pela autora

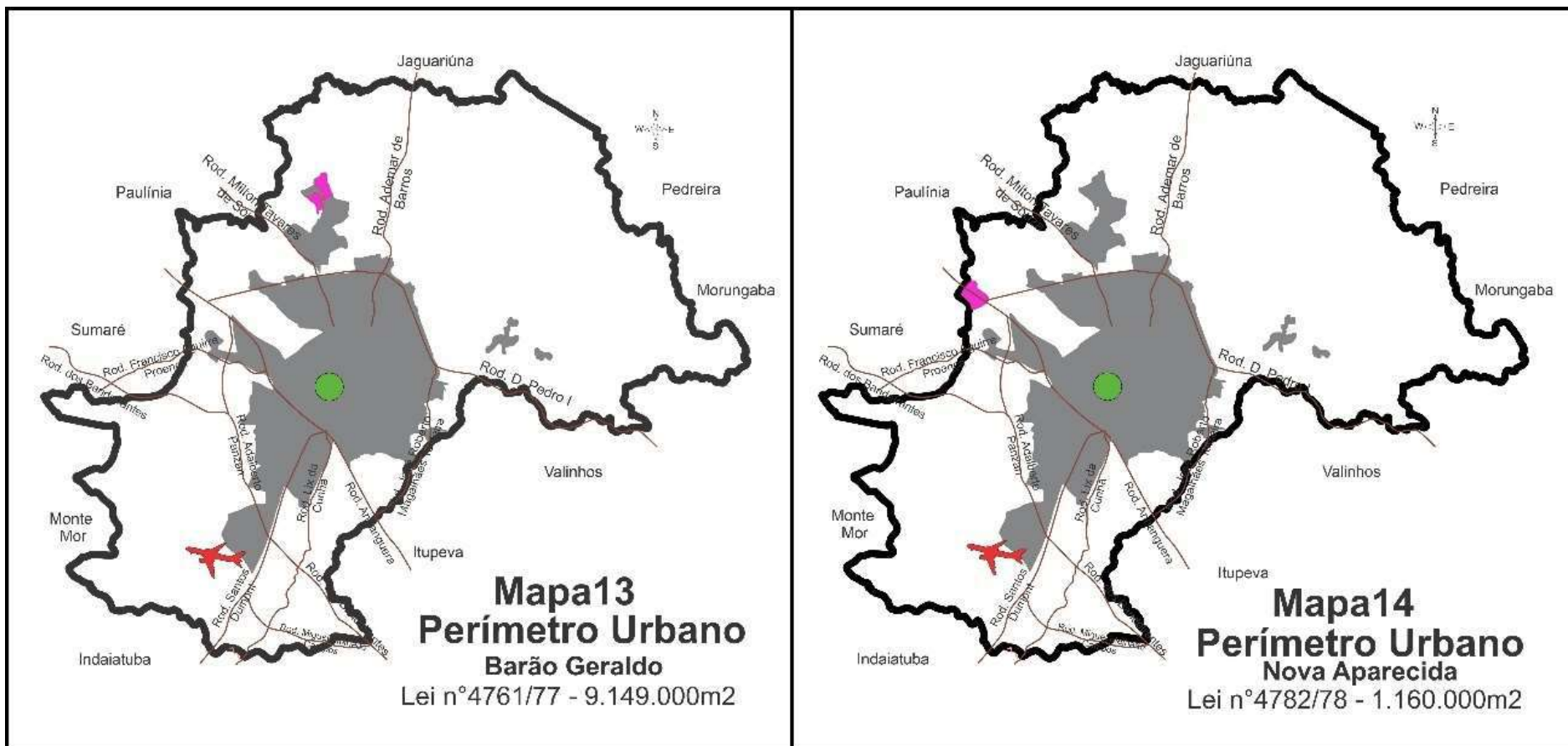


Figura 87: Mapas com avanço do perímetro urbano de 1977 e 1978
 Fonte: PMC – SEPLAMA, alterado pela autora

3.3. MEMÓRIAS DO TERRITÓRIO: PERMANÊNCIA DOS PROCESSOS INDUTORES

Em 21 de abril de 1960, o Brasil, volta seus olhos à nova capital, Brasília, e, em sua inauguração, estavam presentes brasileiros de todas as regiões. A alegria de Juscelino Kubitschek está estampada em seu rosto, assim como de seus governadores, ministros de estados e outras autoridades. Na tribuna da Praça dos Três Poderes, o discurso foi proferido, enaltecendo os fatos históricos com a perspectiva de um futuro sólido e promissor. Brasília nasceu com as bênçãos do Vaticano, bênçãos estas proferidas em português, devido ao resultado obtido pelos esforços do povo brasileiro em sua construção. Com a melodia do hino, o presidente hasteou a bandeira nacional com um sentimento de dever cumprido para com o povo brasileiro. Esse sentimento de modernização permeava toda a nação e seus governantes, que desenvolviam obras públicas proliferando reformas urbanas e novas construções arquitetônicas, em diversas cidades e capitais. Assim como Brasília, Belo Horizonte, Goiânia, Rio de Janeiro, Recife, Porto Alegre, Salvador, Campinas, Niterói, dentre outras cidades de norte a sul do Brasil, realizaram planos de saneamento, reformas de portos, projetos de novas cidades capitais e melhoramento das áreas centrais (LEME, 1999). Essa grande transformação do território brasileiro só foi possível graças à alta da economia brasileira, que garantiu o “milagre econômico”, conforme abordado no capítulo 02.

A realização do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas caminhou de acordo com a realidade brasileira. As leis nacionais, estaduais e municipais tiveram grande importância nas transformações do território campineiro, destacando-se na linha do tempo apresentada na figura 72. A proposta de Prestes Maia para Campinas movimentou a cidade e proporcionou, além das obras inerentes ao projeto, a abertura de novos bairros. As obras públicas conquistaram a população e os anseios dos governantes em realizá-las, até o fim do seu planejamento. Tamanha responsabilidade em governar a cidade interiorana mais importante do estado de São Paulo gerou uma necessidade de apreender os acontecimentos relevantes. Pode-se citar, para

exemplificar a realização de obras de melhorias na cidade, a instalação de infraestrutura urbana, em regiões mais distantes e a inauguração de instituições públicas, dentre outras situações.

A prefeitura de Campinas, ciente das transformações que ocorreriam, documentou esse processo de transformação da cidade por meio de fotografias, com a contratação dos fotógrafos Henrique de Oliveira Jr., funcionário público da prefeitura e Gilberto de Biasi. Apesar do objetivo semelhante de ambos – mostrar as mudanças que estavam em curso – cada um tinha seu próprio olhar sobre aquele momento, o que possibilita hoje uma visão ampla das transformações ocorridas. Gilberto de Biasi possui registros de trechos da cidade, vistas aéreas registradas através de voos panorâmicos ou da cobertura de edifícios, e de amplas imagens de Campinas, onde aparecem bairros ainda sem asfalto, trechos urbanos sem nenhuma construção, construções isoladas em meio a vastos territórios desocupados. Ou seja, eram imagens de uma cidade latente, que apenas se insinuava para fora de seu perímetro urbano. Já Henrique de Oliveira Jr. fotografou registros sociais e políticos como inaugurações, discursos políticos, figuras públicas, detalhes de obras em andamento e famílias remanescentes em moradias rurais. A cidade, nestas imagens, foi retratada pelas mudanças que ocorriam cotidianamente em contraste com uma outra temporalidade, prestes a desaparecer.

Desse modo, a contratação dos fotógrafos¹² Henrique Oliveira Junior e Gilberto de Biasi, por parte da prefeitura para documentar as mudanças e inaugurações ocorridas na cidade de Campinas foi de grande importância, não apenas para o momento vivido, mas como parte da memória urbana da cidade. Não foi possível obter dados precisos sobre algumas imagens, como o local ou a data da foto. Alguns registros foram incorporados ao texto e ilustram a descrição das mudanças ocorridas nas áreas de expansão da cidade. Assim, como finalização deste capítulo, optou-se por perfilar algumas imagens que não foram citadas, com o intuito de proporcionar a percepção do “espírito renovador” daquele período.

¹² Todas as fotos de Gilberto de Biasi e Henrique Oliveira Jr. estão disponíveis no Museu de Imagem e Som de Campinas.

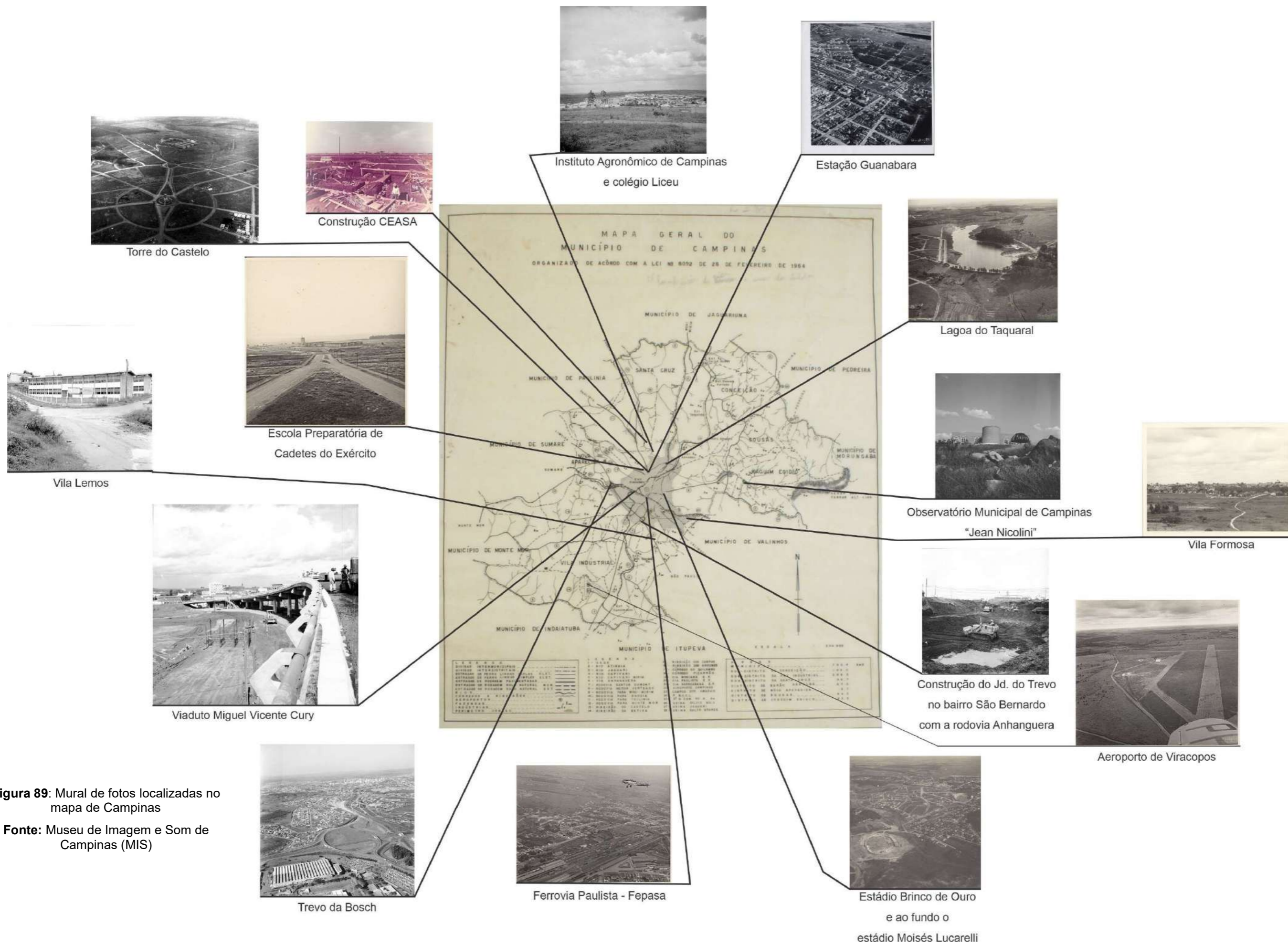


Figura 89: Mural de fotos localizadas no mapa de Campinas

Fonte: Museu de Imagem e Som de Campinas (MIS)

Observando a localização das imagens no mural de fotos da figura 89, já identificada neste capítulo e ao longo do capítulo 03, verifica-se que muitas obras estavam ocorrendo nas extremidades da cidade. Construções de edifícios públicos como o CEASA, o Observatório Municipal “Jean Nicolini”, o aeroporto de Viracopos; e construções de grande porte como os estádios de futebol Brinco de Ouro e Moisés Lucarelli e a Escola Preparatória de Cadetes do Exército.



Figura 90: Construção da instituição pública CEASA

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Gilberto de Biasi. Data: início da construção década 1970

O objetivo da inauguração de uma Central de Abastecimento (CEAB), conhecida popularmente como “Ceasinha” foi oferecer melhores condições higiênicas, melhorar o trânsito na cidade e aumentar a comercialização dos produtos. Sua inauguração foi em caráter provisório em 01 julho de 1972, no entanto, a sua localização era muito distante do centro, no bairro Jardim do Lago, sendo motivo de reclamação. Outros descontentamentos ocorreram pela falta de infraestrutura necessária para a comercialização, já que as mercadorias ficavam expostas às variações climáticas devido à precariedade estrutural dos barracões. A inclusão de Campinas no SINAC¹³ (Sistema Nacional de Centrais

¹³ Decreto nº70.502, de 11 de maio de 1972

de Abastecimento), um projeto de âmbito nacional que visava a modernização no abastecimento alimentar dos centros urbanos, foi outra questão que contribuiu para a rejeição do CEAB. A proposta do SINAC visava na sua criação Centrais de Abastecimento que colaborariam para o aumento da oferta de alimentos, ponto elementar para a manutenção do crescimento econômico promovido a partir de 1967. Em razão de o CEAB ser uma iniciativa do governo municipal e, devido às inúmeras reclamações, teve seu edifício fechado e os comerciantes foram inseridos nesse novo projeto, que passou a ser denominado Central de Abastecimento S/A de Campinas (CEASA-Campinas). O local escolhido para a sua construção foi na rodovia Dom Pedro I, km 140, lado esquerdo de quem vem da rodovia Anhanguera em direção à estrada que liga Campinas a Paulínia. Apesar do local estratégico por ficar próximo de grandes rodovias como: Anhanguera, Bandeirantes, Fernão Dias, Carvalho Pinto e Dutra, tornando fácil o escoamento de mercadorias, a população, num primeiro momento, foi contra a implantação nesse ponto por ser uma área muito afastada do centro da cidade (FRANCABANDIERA; SILVA FILHO, 2003).



Figura 91: Observatório municipal de Campinas “Jean Nicolini”, nesta foto a cúpula ainda não havia sido colocada.

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Henrique Oliveira Jr. Data: Inaugurado 1977

O Observatório Municipal de Campinas Jean Nicolini foi inaugurado em 15 de janeiro de 1977. Sua localização tão afastada do centro da cidade está

relacionada à poluição luminosa que as áreas urbanas possuem, causando um fundo luminoso que sobrepõe à luz natural do céu e das estrelas. O local onde se encontra o observatório, Pico das Cabras, em Joaquim Egídio, estabelece critérios de construção e iluminação para áreas com raio de 300m a 10km do entorno do observatório preservando a visão do céu. (GARGAGLIONI; DUPAS; ARDILA, 2012)



Figura 92: Construção da escola preparatória de cadetes do Exército

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Gilberto de Biasi. Data: 1944.

A construção da Escola Preparatória de Cadetes do Exército ocorreu em 1944 em uma parcela da fazenda Chapadão que foi vendida ao Exército Brasileiro para a implantação da sede do comando da unidade do 28º batalhão da 11ª Brigada de Infantaria Leve e de outras dependências de caráter militar. O desmembramento da fazenda ocorreu como pagamento de dívidas que passou a ser loteada e incorporada ao tecido urbano da cidade. (MENEGALDO; PEREIRA, 2018)



Figura 93: Construção do jardim do trevo no bairro São Bernardo com a rodovia Anhanguera
Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som, Autor: Henrique Oliveira Jr. Data 1951.

Outros registros realizados que podem ser destacados são as intervenções urbanas em ruas, avenidas, rodovias, viadutos e o surgimento de novos bairros ainda não habitados. Em alguns documentos fotográficos, havia o registro do local, diferentemente de outras imagens onde é possível visualizar que se trata apenas de áreas afastadas do centro urbano consolidado. As obras realizadas pela SANASA são um exemplo, assim como alguns conjuntos habitacionais.



Figura 94: Rua sem pavimentação com distribuição de material para começar o recapeamento s/id

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor Gilberto de Biasi. Data aproximada entre 1953 e 1957



Figura 95: Operários trabalhando no recapeamento [talvez da mesma] rua s/id.

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor Gilberto de Biasi. Data aproximada entre 1953 e 1957



Figura 96: Material depositado ao longo da rua para realizar o calçamento e recapeamento, s/id.

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Gilberto de Biasi. Data: 1953.

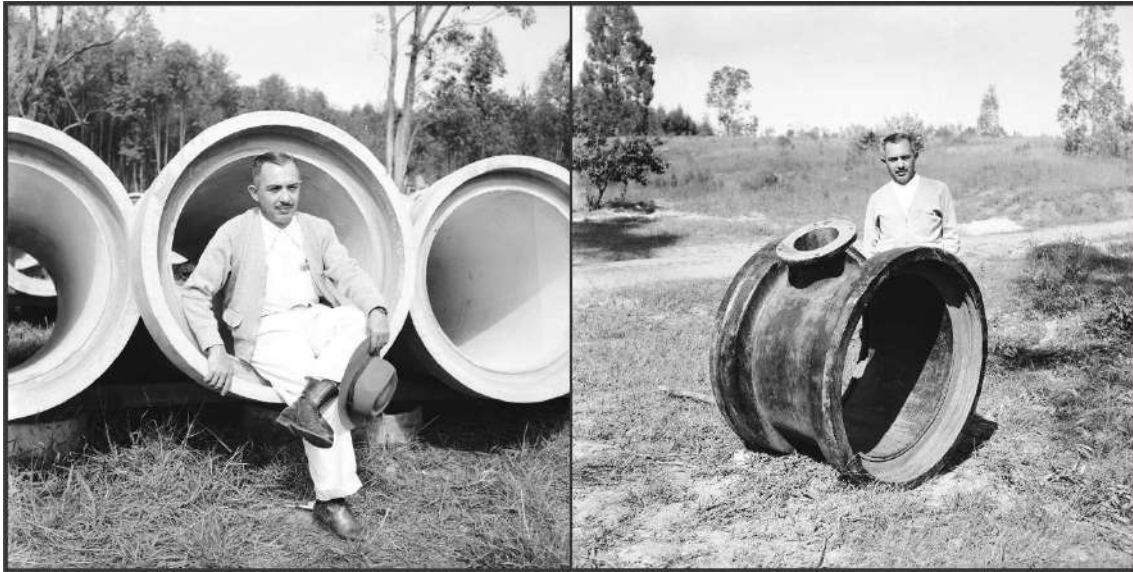


Figura 97: Engenheiro Alfredo Sizenando Ribeiro juntamente com material de obras da SANASA

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som, fotografia do Henrique Oliveira Jr. Data: 1952



Figura 98: Registro do Engenheiro Alfredo Sizenando Ribeiro fiscalizando o andamento da obra. (fotos da direita para a esquerda) - o engenheiro Alfredo S. R. está apoiando o pé na tubulação; no registro fotográfico ao centro o engenheiro Alfredo S. R. se encontra agachado ao centro; na fotografia esquerda o engenheiro Alfredo S. R. aparece de costas.

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som, fotografia do Henrique Oliveira Jr. Data: 1952

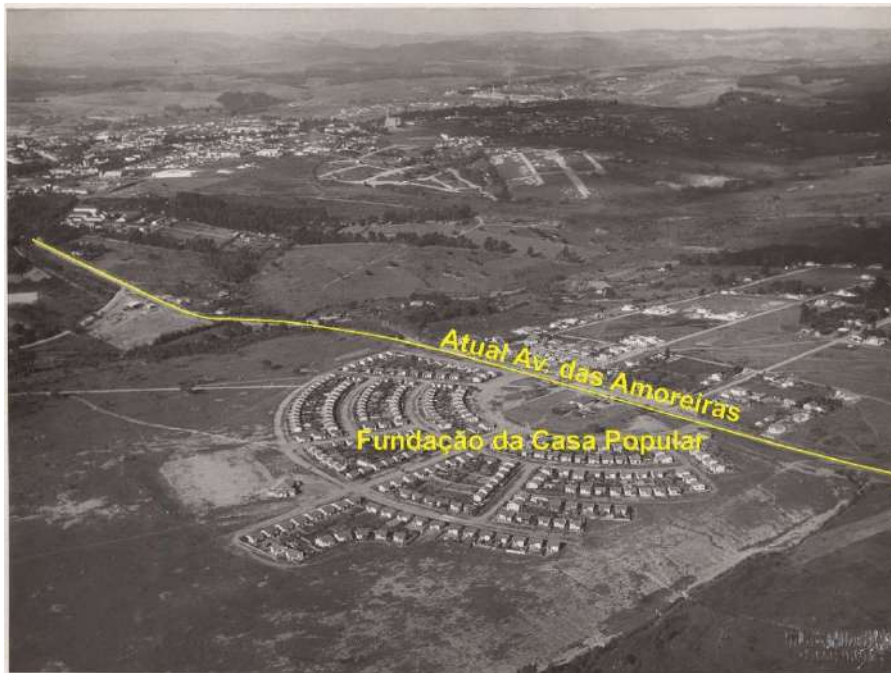


Figura 99: Construção de moradias pela Fundação da Casa Popular

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Gilberto de Biasi. Data aproximada entre 1953 e 1957



Figura 100: Lauro Péricles Gonçalves se posicionando para cortar o laço inaugural

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor Henrique Oliveira Jr. Data aproximada: entre 1973 e 1977



Figura 101: Prefeito Mendonça de Barros, a direita com terno branco, inspeciona asfaltamento de rua

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Henrique Oliveira Jr. Data aproximada: entre 1952 e 1955



Figura 102: Administração Lauro Péricles Gonçalves obras s/id

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor Henrique Oliveira Jr. Data aproximada: entre 1973 e 1977



Figura 103: Eventos políticos - autoridades e populares junto ao prefeito Mendonça de Barros, ao centro da foto, fumando e com terno escuro

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor Henrique Oliveira Jr. Data aproximada: entre 1952 e 1955

A partir destes registros, constata-se que Campinas estava repleta de obras, tanto nas extremidades da cidade, como se observa nas fotografias, quanto no centro da cidade com o processo de verticalização e as inúmeras demolições para ampliações de ruas e avenidas, conforme já apontado. Dando continuidade às inúmeras obras, diversos bairros se mantiveram com construções de casas térreas nos bairros abertos nesse período. A paisagem se constituía, naquele momento, em um imenso canteiro de obras.



Figura 104: Conjunto de fotos mostrando a expansão e dispersão da área urbana
Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Gilberto de Biasi. Data aproximada entre 1953 e 1957.



Figura 105: Conjunto de foto aéreas do centro da cidade de Campinas
 Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Gilberto de Biasi. Data aproximada entre 1953 e 1957.

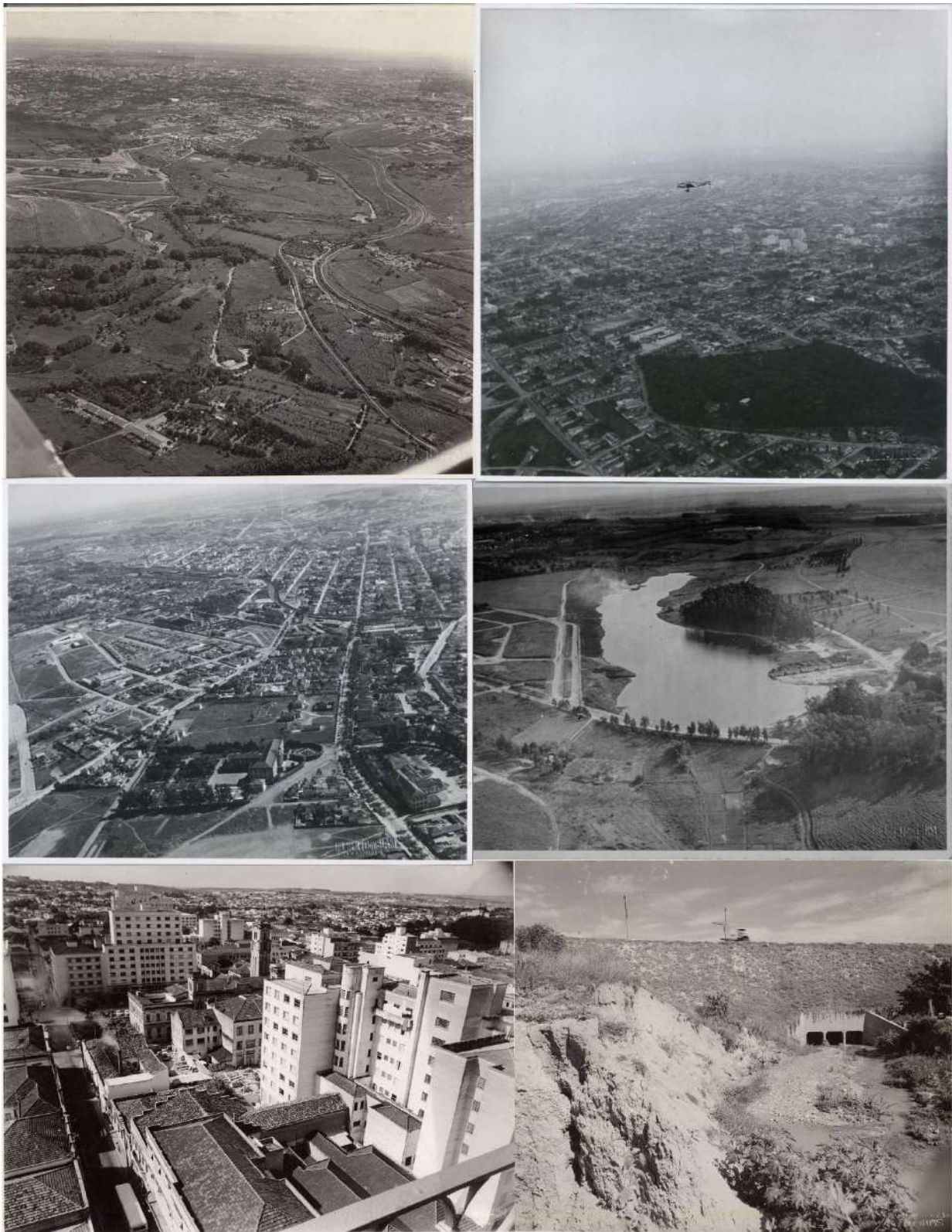


Figura 106: Conjunto de fotografias aéreas do centro da cidade e de abertura de novos loteamentos e extensões do sistema viário na periferia de Campinas.

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Gilberto de Biasi. Data aproximada entre 1953 e 1957.

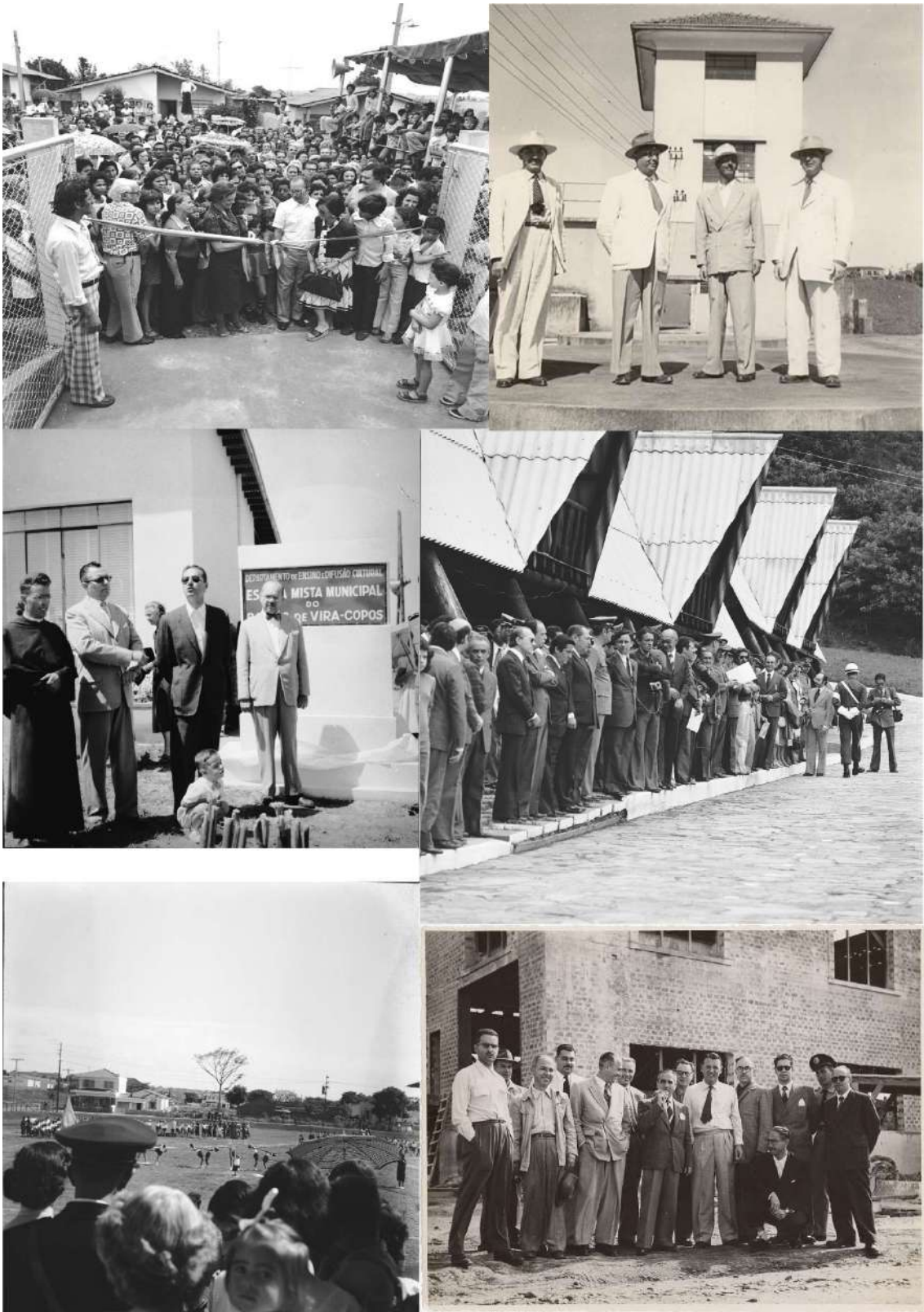


Figura 107: Conjunto de fotografias com seqüência de inaugurações e registros do acompanhamento de obras públicas.

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Henrique de Oliveira Jr. Data 195?



Figura 108: Conjunto de fotografias com registros da implementação de infraestruturas em andamento, em diversos pontos da cidade

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Henrique de Oliveira Jr. Data 195?

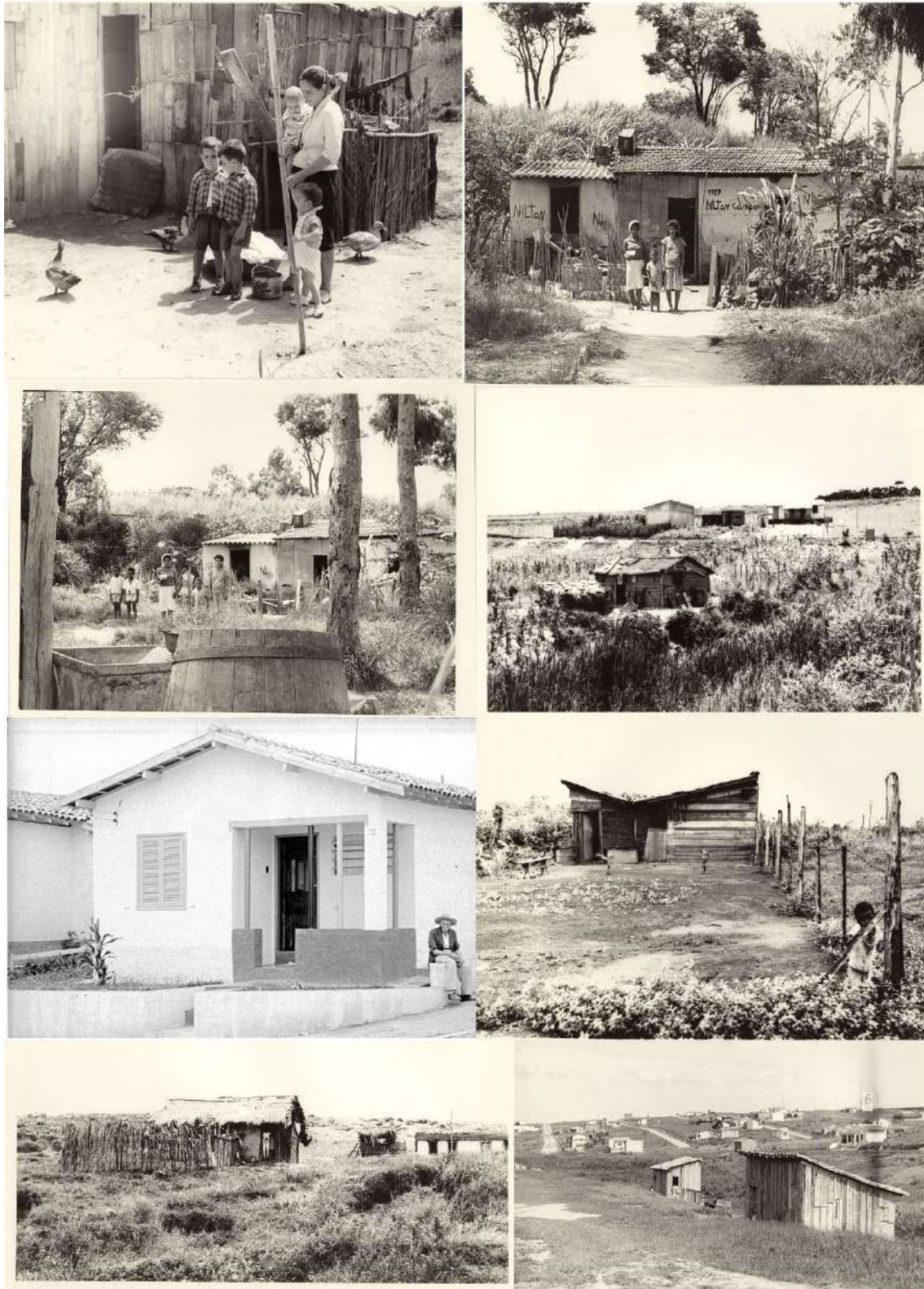


Figura 109: Registro das condições habitacionais semi-rurais nos bairros periféricos em contraste com a novas tipologias habitacionais implementadas.

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Henrique de Oliveira Jr. Década de 1950



Figura 110: Conjunto de de fotografias com seqüência de inaugurações e registros do acompanhamento de obras públicas.

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Henrique de Oliveira Jr. Década de 1950

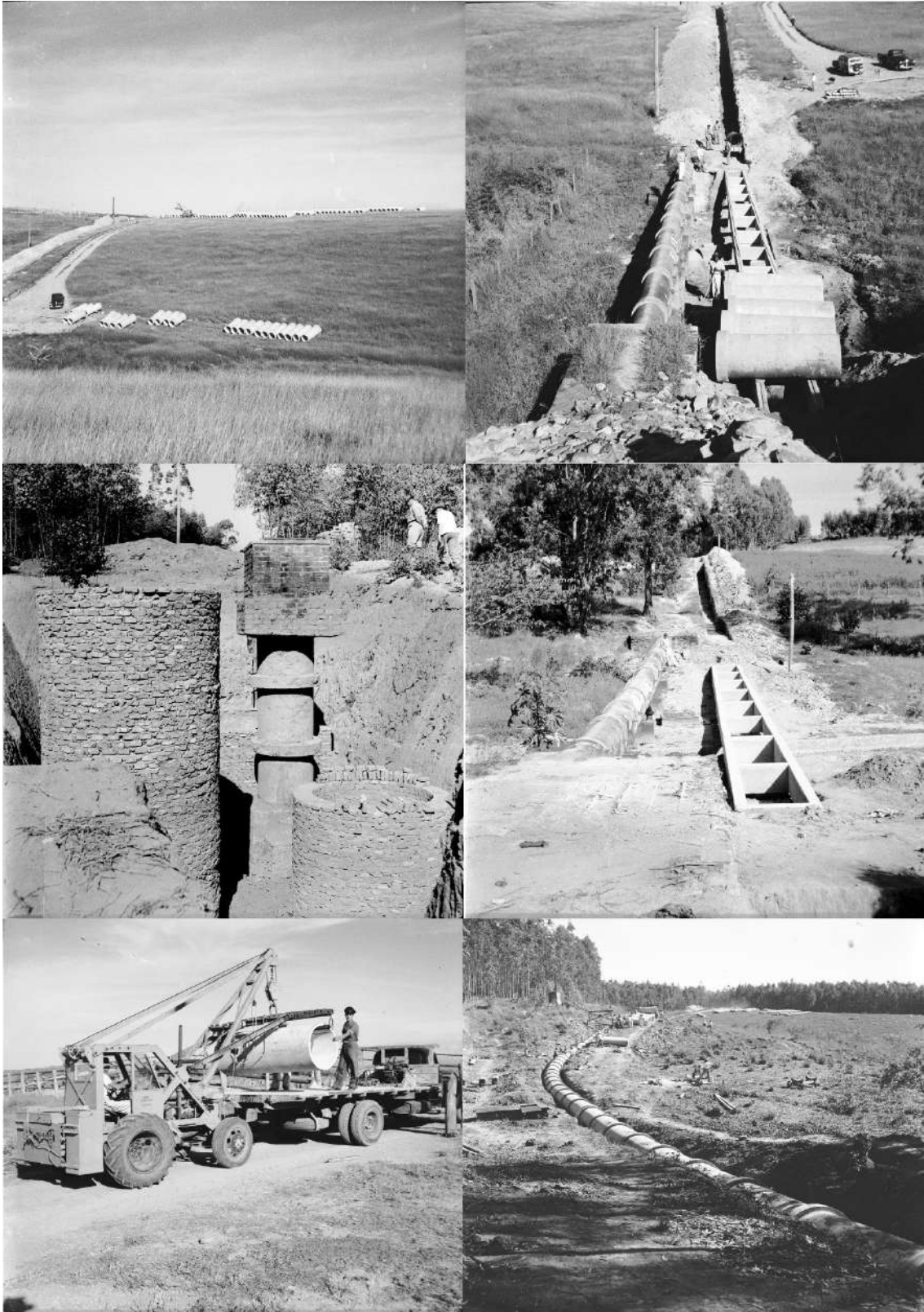


Figura 111: Conjunto de fotografias com registro de obras de infraestrutura da SANASA em andamento

Fonte: Acervo do Museu de Imagem e Som. Autor: Henrique de Oliveira Jr. Data 1952



CONSIDERAÇÕES FINAIS

Funcionários trabalhando na extensão de rede de infraestrutura da SANASA

Fonte - Acervo do Museu de Imagem e Som, Autor: Henrique de Oliveira Jr. Data: aproximadamente década de 1940 a 1950

Conforme apresentado nesta tese, Campinas passou por um intenso processo de crescimento urbano, sempre com o intuito de modernização da cidade e, em geral, induzido por decisões políticas. Tais deliberações, tomadas pelas lideranças municipais, foram amparadas por sucessivas legislações urbanísticas, com mudanças no uso do solo e avanço dos perímetros urbanos, tendo como pano de fundo uma perspectiva de crescimento extensivo, apoiado no modelo rodoviarista, entre os anos 1950 e 1970.

Desde os anos 1940, todos os movimentos políticos se voltaram para a implementação do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas que, a despeito de considerar importantes questões de infraestrutura necessárias à cidade, como a criação e expansão da rede de água e esgoto, transporte e moradia, não era uma proposta para a cidade como um todo, nem privilegiava os territórios já ocupados pela população das classes de menor renda.

Com as mudanças políticas ocorridas na esfera federal e a implementação de uma nova Constituição Federal, em 1946, foi possível alavancar diversas questões de âmbito municipal que estavam represadas devido aos ideais centralizadores da antiga política. Diante dessa mudança, o governo municipal ganhou maior autonomia, com reajustes nas finanças municipais, aumento de recursos e diminuição do controle federal.

Com a abertura política foi possível revisar o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas e iniciar uma nova fase de intervenções na cidade. Em 1950, para consolidar a cidade moderna, criam-se legislações: nº 640/1951, nº 1184/1954, nº 1616/1956 e nº 1993/1959. A lei nº 640/1951, em especial, foi a que promoveu o adensamento e verticalização no centro urbano e a expansão e liberação de usos na periferia da cidade. Em pouco tempo, a cidade começou a sofrer as consequências das novas regras que entraram em vigor e, numa tentativa de melhorar os aspectos negativos, foi criada a Comissão de Planejamento do Município através da lei nº 1184/1954. Apesar dos esforços dos integrantes da comissão, a cidade continuava se expandindo e perdendo grandes áreas verdes, como bosques e chácaras, sendo necessário incentivar a proteção das áreas ainda preservadas. Em 1956, cria-se a lei nº 1616, que oferecia descontos nos impostos a quem mantivesse área vegetadas, na tentativa de manter as áreas verdes intactas. No entanto, o que inibiu a expansão urbana foi

a entrada em vigor do novo Código de Obras, também conhecido como lei nº 1993/1959. Desse modo, as novas regras apenas contribuíram para desacelerar o processo, pois não houve o impedimento total da construção residencial e industrial. Observa-se que as leis nº 118/38, nº 640/1951 e nº 1993/1959 foram orquestradas por interesses de diversos agentes privados e políticas públicas que resultaram na produção de uma cidade espraiada e desigual. Esse conjunto de leis favoreceu a expansão urbana e periurbana, possibilitando aumentar sua arrecadação financeira. As leis nº 1184/1954 e nº 1616/1956, embora fossem contemporâneas do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, foram desassociadas deste e estavam deslocadas das ações propriamente no território, que se caracterizavam por serem permissivas.

Ao longo da década de 1950, houve alterações no sistema de circulação com ampliação e prolongamento de ruas, avenidas, estradas municipais e construção de rodovias. Ao dar andamento às propostas revisadas do Plano de Melhoramentos Urbanos, através da lei nº 640/1951, permitiu-se reforçar os vetores de ligação com as cidades vizinhas, as quais, futuramente, constituiriam a Região Metropolitana de Campinas. Esses elementos articuladores passaram não apenas unir, mas também dividir a cidade em usos e funções específicas. O resultado foi a transformação do limite territorial do município, que gerou uma malha urbana descontínua e fragmentada, com grandes disparidades socioeconômicas.

Diante destas intervenções e ações, responsáveis pela remodelação do território campineiro, a hipótese que orientou esta pesquisa, de que o modelo baseado em sucessivas legislações urbanas aprovadas em favor da expansão urbana foi o principal fator indutor do crescimento urbano em Campinas, logo deu lugar à tese de que essa indução foi resultado da associação entre a legislação e a ação direta e indireta de agentes públicos e privados, especialmente forjadas no período de 1950 a 1970, quando a cidade tornou-se polo de desenvolvimento industrial do interior paulista. Neste sentido, à luz dos documentos e análises apresentados, foi possível evidenciar que houve a produção de um modelo para operar com a cidade a partir da indução da urbanização de áreas periféricas que foi determinante para o seu desenvolvimento após a década de 1970. Em especial, a pesquisa concentrou-

se na análise de como as leis municipais, estaduais e federais, juntamente com outros agentes envolvidos - gestores públicos, agentes imobiliários, a própria população – produziram um contexto favorável à expansão urbana horizontal da cidade.

O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas, ato nº 118/1938, juntamente com a lei nº 640/1951, contribuíram também para a valorização da terra no centro da cidade, promovendo sua rápida verticalização. O sonho de uma cidade moderna foi especialmente perseguido e implementado ao longo do período estudado, o que possibilita estabelecê-lo como marco deste processo. Para Campinas, foram trazidos os principais ícones do modernismo: o arranha-céu e as grandes avenidas para o trânsito dos automóveis. A infraestrutura existente no centro da cidade garantiu o sucesso dos empreendimentos. A motivação econômica incentivava a construção em altura, aproveitando ao máximo o solo criado e a obtenção de lucros. Essa ânsia de modernizar Campinas foi reforçada pelas principais leis urbanas, além do ato nº 118/1938, nas leis nº 640/1951 e nº 1993/1959, com anuência dos governantes do período.

Como consequência, as áreas periféricas passaram a ser atrativas pelo baixo valor dos terrenos, devido a uma lógica de desvalorização de sua localização em relação ao centro e à falta ou precariedade da infraestrutura urbana. Os empreendedores imobiliários e industriais visualizaram esse processo como uma oportunidade de se expandir. As facilidades decorrentes do parcelamento geográfico do município, presentes na lei nº 640/1951, permitiram uma rápida expansão em direção sudeste. Este fator foi muito favorecido pela localização industrial e do aeroporto de Viracopos. A rápida expansão urbana nas áreas periféricas permitiu que ocorresse uma consolidação de um território fragmentado com pouca acessibilidade, formado por ruas sem conexões e falta de infraestrutura para a população residente. As condições topográficas naturais também foram importantes para o direcionamento da expansão urbana, que é facilitada, em geral, nas áreas mais planas. A permanência deste processo, ao longo do tempo, tornou difícil sua reversão, consagrando-se como uma característica própria da expansão urbana do município. A legislação, assim como as ações dos agentes imobiliários (especuladores) e das políticas públicas,

atreladas às leis criadas por eles mesmos, sempre foram excludentes e segregacionistas, atuando para a reprodução e valorização do solo urbano.

O empenho dos governantes municipais em construir uma Campinas moderna resultou em um descuido das necessidades distritais. A população que vivia em Rebouças (Sumaré), Valinhos e Paulínia estava constantemente insatisfeita pela falta de manutenção e atendimento das suas necessidades urbanas por parte do governo municipal. Com a criação da lei estadual nº 1, de 18 de setembro de 1947, estes municípios intensificaram as mobilizações no sentido de se emanciparem de Campinas, de forma a concretizar esse desejo segundo as regras legais. Este fato resultou numa certa vantagem para Campinas, que não precisou, a partir daí, investir em habitação e infraestrutura para estes territórios após as emancipações. Porém, a cidade manteve sua hegemonia em relação ao desenvolvimento da região, pois, a ausência de investimentos por parte de Campinas e a dificuldade em equilibrar as finanças criou uma dependência dos novos municípios em relação à prestação de serviços e ao acesso aos empregos. Esta situação foi responsável pela gênese do movimento pendular por parte da população dos municípios vizinhos, que até hoje marca o cotidiano da região, promovendo um giro econômico favorável para a cidade Campinas e, ao mesmo tempo, propiciando a diminuição dos gastos públicos.

O esforço em modernizar a cidade de Campinas promoveu também a apropriação de parcelas do território ao longo dos grandes eixos de circulação, por parte das indústrias e da população. Tais eixos passaram a se consolidar e transformar a paisagem campineira em direção aos municípios vizinhos. Anos depois, a formação da Região Metropolitana de Campinas viria a reunir novamente os antigos distritos de Campinas, agora num processo que não lhe era mais próprio, mas fruto de investimentos e políticas econômicas federais.

Desde as mudanças legislativas ocorridas nas esferas federal e estadual, com a criação da Constituição Federal, em 1946, juntamente com a possibilidade de emancipação municipal através da lei estadual nº 1/1947, as sucessivas leis urbanas aprovadas foram as responsáveis pelo desenho do limite municipal conhecido atualmente e por sua característica radioconcêntrica. A partir do centro, definiu-se o padrão de ruas e avenidas e criaram-se longos corredores

que conformaram a ocupação nas franjas do perímetro urbano, conforme já apontado. Contudo, foi a ausência de normas para as áreas rurais e periféricas que contribuiu para este modelo de cidade. As diversas alterações do perímetro urbano tentaram acompanhar o avanço urbano, concentrando seu limite próximo ao centro consolidado até 1962. Após esta data, o perímetro deixa de ser um desenho único na tentativa de acompanhar o crescimento contíguo e expandiu-se para áreas totalmente desprovidas de infraestrutura. A concentração de leis voltadas para a área central e a falta delas para o ordenamento das áreas periféricas, forjaram uma política urbana que promoveu a consolidação de uma cidade caótica. Não foi consequência da ausência de planejamento, portanto. Ao contrário, foi fruto de um conjunto de decisões conscientes, amparadas pelas legislações, tomadas ao longo dos anos com intuito de reservar as áreas mais bem servidas aos novos empreendimentos voltados para as classes de maior renda.

Neste período estudado, a expansão e verticalização foi de tal forma acelerada e induzida que não se repetiu nas décadas seguintes. Sua culminação, com a lei nº 1993/1959, impôs regras mais rígidas aos proprietários de terras, freando abruptamente o crescimento exagerado da malha urbana. Esse período inaugurou um *modus operandi* que foi seguido nos anos seguintes. Esse processo, teoricamente, já era amplamente conhecido, contudo, revelar a forma como os fatores se imbricaram para que fosse possível, numa associação entre visão de modernidade (desígnio), modelo econômico (externalidades), leis ([des]controle) e ações públicas e privadas (arranjos locais), constituiu a contribuição desta tese.

Fica em aberto a possibilidade de estudos futuros para a compreensão mais aprofundada sobre outras camadas que, ao se sobreporem àquelas aqui analisadas, podem trazer novas perspectivas de leitura deste processo, como, por exemplo, a contribuição da mídia escrita como disseminadora das ideias e ações do período, por meio de reportagens jornalísticas, com participação direta de profissionais na Comissão de Planejamento do Município, questões que esta tese não teve fôlego de abarcar. Neste sentido, é importante mencionar o acervo do Arquivo Municipal, cujo potencial de estudo é incomensurável.

REFERÊNCIAS

- ALMEIDA, Ana Paula Barbosa de; SOUZA, Deywisson Ronaldo Oliveira de. *A crise do petróleo na Dinamarca: Oportunidades e Legados*. Revista eletrônica Estácio Recife, Recife, v.5, n.1, julho, 2019. Disponível em: <<https://reer.emnuvens.com.br/reer/article/view/256>> Acesso em: jan. 2021.
- ARAUJO, Victor Leonardo de. *A Criação do BNDE e a controvérsia Lafer-Jafet*. Associação Brasileira de Pesquisadores em História Econômica, 2007. Disponível em: <<http://www.abphe.org.br/arquivos/victor-leonardo-de-araujo.pdf>> Acesso em: jan.2021.
- ARGOLLO, ANDRÉ. *Arquitetura do café*. 2ed. Campinas: ed. Unicamp, 2015.
- BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. *O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas (1934-1962)*. 1986. 272f. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) Universidade de São Paulo, São Carlos, 1986.
- BAENINGER, Rosana. *Espaço e Tempo em Campinas: Migrantes e a Expansão do Pólo Industrial paulista*. Campinas: CMU/Unicamp, 1996.
- BARREIROS, Daniel de Pinho. *A crise de 1929 e duas elites: São Paulo e Rio de Janeiro diante da Grande Depressão*. Estudos Ibero-Americano, Porto Alegre, v.35, n.1, p.128-144, janeiro-junho, 2009. Disponível em: <<https://revistaseletronicas.pucrs.br/ojs/index.php/iberoamericana/article/view/1365>> Acesso em: 26 maio de 2021.
- BALEEIRO, Aliomar; SOBRINHO, Barbosa Lima. *Constituições Brasileiras: 1946*. Brasília: Ministério da Ciência e Tecnologia, Centro de Estudos Estratégicos, 2001.
- BICALHO, Marcos Pimentel; RODRIGUES, Marly. *Trilhos e Linhas: História do Transporte Urbano em Campinas*. Campinas: Prefeitura Municipal de Campinas. Secretaria Municipal de Transportes – Emdec, 2004.
- BONDUKI, Nabil. *Origem da Habitação Social no Brasil: Arquitetura Moderna, Lei do Inquilinato e Difusão da Casa Própria*. 5ed. São Paulo: ed. Estação Liberdade, 2011.
- CAMPOS, Candido Malta. *Os rumos da cidade: Urbanismo e Modernização de São Paulo*. São Paulo: ed. Senac São Paulo, 2000.
- CANO, Wilson. *Ensaio sobre a Crise Urbana do Brasil*. Campinas: Editora da Unicamp, 2011.
- CARPINTERO, Antônio Carlos Cabral. *Momento de Ruptura: As transformações no centro de Campinas na década dos cinquenta*. Campinas: CMU/Unicamp, 1996.

CARVALHO, Edemir de. *Crise Urbana e Habitação popular em Campinas 1870 – 1956*. 1991. 114f. Dissertação (Mestrado) - Departamento de Ciências Sociais do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas 1991.

CONTADOR, Vicente. *SANASA: 40 anos de participação na história centenária do saneamento básico de Campinas e Região*. Maringá: Ed. Carlos Alexandre Venâncio, 2014.

CRUZ, Maristela Miranda da. *Política habitacional em Sumaré: favela São Domingos*. 2008. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2008.

DEZAN, Waldir Vilalva. *A implantação de uma modernidade: O processo de verticalização da área central de Campinas*. 2007. 208f. Dissertação (Mestrado em Engenharia Civil) - Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade Estadual de Campinas. Campinas, 2007.

EVANGELISTA, Ana Laura; SCHICCHI, Maria Cristina da Silva. *Estrada de Ferro Funilense (SP): Território, História e Patrimônio*. Anais do XXIX Simpósio Nacional de História, Brasília, 2017.

FARIA, Rodrigo de. O planejamento urbano no Brasil entre a democracia e o autoritarismo: uma interpretação em quatro dimensões. In: LEME, Maria Cristina da Silva (org.). *Urbanismo e política no Brasil dos anos 1960*. São Paulo: Annablume, 2019.

FRANCABANDIERA, Simon; SILVA FILHO, Cândido Ferreira da. *A CEASA-Campinas: Origens e Transformações*. Revista da Faculdade de Ciências Econômicas, Contábeis e de Administração de Empresas Padre Anchieta, ano IV, nº 7, p. 14-24, 2003. Disponível em: <<https://revistas.anchieta.br/index.php/Revistanalise/article/view/382/321>> Acesso em: 26 maio de 2021.

FERNANDES, Antônio Sérgio Araújo; ARAÚJO, Suely Mara Vaz Guimarães de. *A criação de municípios e a formalização de regiões metropolitanas: os desafios da coordenação federativa*. Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana, set./dez., p.295-309, 2015. Disponível em: <https://repositorio.unb.br/bitstream/10482/29943/1/ARTIGO_CriacaoMunicipiosFormalizacao.pdf> Acesso em: 08/set./2020.

FERRARI, Sérgio. *Criação de municípios e debate científico: entre mitos e métodos*. Revista de informação legislativa: RIL, v. 53, n. 211, p. 55-80, jul./set. 2016. Disponível em: <http://www12.senado.leg.br/ril/edicoes/53/211/ril_v53_n211_p55>. Acesso em: agosto/2019

FERREIRA, João S.W. *A cidade para poucos: breve história da propriedade urbana no Brasil*. Anais do Simpósio “Interfaces das representações urbanas

em tempos de globalização”, UNESP Bauru e SESC Bauru, 21 a 26 de agosto de 2005.

GARGAGLIONI, Saulo Roberly; DUPAS, Francisco Antônio; ARDILA, Alberto Rodriguez. *Previsão dos impactos causados por poluição luminosa com ênfase nos sítios de observação astronômica e síntese da proposta de legislação nacional*. *Holos Environment*, v.12, n.1, p.27- 40, 2012. Disponível em: < <https://holos.emnuvens.com.br/holos/article/view/3899/4456> > Acesso em: 12 março de 2021.

GHIRELLO, Bárbara Campidelli. *Negros e brancos: identidade e território em Campinas (1888-1956)*. 2018. 157f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2018.

GRANDI, Guilherme. *Estado e capital ferroviário em São Paulo: a Companhia Paulista de Estradas de Ferro entre 1930 e 1961*. 2010.267f. Tese (Doutorado em História Econômica) – Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2010.

GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. *Ferrovias, Trabalho e Habitação: Vilas Operárias em Campinas (1883 – 1919)*. 2014. 209f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e Área de Concentração em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo - Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

GUIMARÃES, Alaôr Malta. *Campinas: Dados históricos e estatísticos (Contendo um guia completo de ruas)*. Campinas: Livraria Brasil, 1953.

HADLER, Maria Sílvia Duarte. *Cidade, Memórias e Sensibilidades*. *Resgate*, vol. XXIII, n.29, jan/jun, p. 81-94, 2015.

KINGSTON, Jorge. *A Lei do inquilinato um caso de patologia econômica*. *Revista brasileira de economia*, v.14, n.2, p.23-31,1959. Disponível em: <<http://bibliotecadigital.fgv.br/ojs/index.php/rbe/article/view/1835>> Acesso em: 05 jul. 2019.

KROGH, Daniela da Silva Santos. *O Debate sobre o urbanismo em Campinas: do Relatório de Anhaia Mello ao Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia (1920 – 1940)*. 2018. 319f. Tese (Doutorado em Urbanismo) Programa de Pós-graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2018.

LAPA, José Roberto do Amaral. *A Cidade: os cantos e os antros*. São Paulo, SP: Editora da USP; Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2008.

LEME, Maria Cristina da Silva (org.). *Urbanismo no Brasil - 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.

LIMA, Siomara Barbosa de. *Os Jardins de Campinas: O surgimento de uma nova cidade (1850 – 1935)*. 2000. 180f. Dissertação (Mestrado em

Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2000.

MARINHO, Havana Alicia de Moraes Pimentel. *Estados Unidos: o contexto dos anos 1970 e as crises do petróleo*. Revista eletrônica História em Reflexão: vol.4 n. 7 – UFGD – Dourados jan./jun 2010. Disponível em: <<https://ojs.ufgd.edu.br/index.php/historiaemreflexao/article/view/753/469>> Acesso em: 05 jul. 2019.

MARTINS, Alessandra Ribeiro. *Matriz Africana em Campinas: Territórios, Memória e Representação*. 2016. 295f. Tese (Doutorado em Urbanismo) Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2016.

MARTINS, Valter. *Mercados Urbanos, Transformações na cidade: Abastecimento e cotidiano em Campinas, 1859 – 1908*. Campinas: ed. Unicamp, 2010.

MAYER, Jorge Miguel. Biografia Ademar Pereira de Barros. Rio de Janeiro: FGV CPDOC, 2009. Disponível em: <<http://www.fgv.br/cpdoc/acervo/dicionarios/verbete-biografico/ademar-pereira-de-barros>> Acesso em 08/10/2021.

MENEGALDO, Ana Beatris Fernandes; PEREIRA, Renata Baesso. *Impasses na preservação do patrimônio cultural rural em Campinas-SP: os casos de estudo das fazendas Chapadão e Mato Dentro*. Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades: vol.06, n.41, 2018. Disponível em: <[file:///C:/Users/ligya/Downloads/1879-3834-1-SM%20\(1\).pdf](file:///C:/Users/ligya/Downloads/1879-3834-1-SM%20(1).pdf)> Acesso: 12 março de 2021.

MÜLLER, Meire Terezinha; MAZIERO, Maria das Dores Soares. *Paulínia: dos trilhos da Carril às chamas do progresso (1770 – 1970)*. Paulínia, SP: Unigrafica, 1999.

_____. *Paulínia: História e Memória: dos trilhos da Carril às chamas do progresso*. Campinas: Edição Bilingue. Ed. Komedi, 2006.

OLIVEIRA, Eliana Cristo de. *A Formação do Distrito de Rebouças: Origem do Município de Sumaré*. 2008. 115f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2008.

POLLETI, Ronaldo. *Constituições Brasileiras: 1934*. Brasília: Ministério da Ciência e Tecnologia, Centro de Estudos Estratégicos, 2001.

PPDI. *Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas*. Volumes de I a V. Prefeitura Municipal de Campinas; Escritório Municipal de Planejamento, 1970. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/planos-diretores/index.php>> Acesso em: 10 de abril de 2019.

RAC. *Campinas Século XX: 100 anos de história*. Campinas, SP: Rede Anhanguera de Comunicação, 2000.

Revista eletrônica do Centro Interdisciplinar de estudos sobre a cidade, Campinas: CIEC/Unicamp, v.4, nº4. Dossiê: Os Eruditos e a Cidade, 2012.

RIBEIRO, Daisy Serra. *Campinas no Estado Novo: Política de Habitação Popular na formação da cidade Industrial*. 2007. 192f. Tese (Doutorado) – Departamento de História do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

RODRIGUES, Fabíola. *A invenção da Cidade: População e Planejamento Urbano, imaginário e Poder na Formação Urbana de Campinas (1930-2006)*. 2008. 362f. Tese (Doutorado de Demografia) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2008.

_____. *O Plano “Prestes Maia” e a ideologia do Planejamento Urbano em Campinas: O poder e os limites das ideias de um Urbanista*. Urbana, Dossiê: Os Eruditos e a Cidade, Campinas, v.4, n. 4, março 2011.

SANTOS FILHO, Lycurgo de Castro e NOVAES, José Nogueira. *A febre amarela em Campinas 1889-1900*. Campinas: CMU/Unicamp, 1996.

SANTOS, Milton. *A urbanização Brasileira*. 5ed., 2ª reimpressão. São Paulo: editora da Universidade de São Paulo, 2009.

SARETTA, Fausto. *A Política Economia Brasileira 1946/1950*. Revista de Sociologia e Política, Curitiba, nº4/5, p.113-129 1995. Disponível em: <<https://revistas.ufpr.br/rsp/article/view/39363>> Acesso em: 12 março de 2018.

SEMEGHINI, Ulysses. *Campinas (1850 a 1980): Agricultura, Industrialização e Urbanização*. Campinas: 1988 289f. Mestrado (Dissertação) - Instituto de Economia, Unicamp, Campinas, 1988.

SILVA, Ciro Ruiz Vicente da; MATIAS, Lindon Fonseca. *Vetores de expansão urbana: análise da cidade de Campinas (SP)*. Campinas: Boletim Campineiro de Geografia, v.7, n.2, 2017.

SILVA, Hélio. *Os Presidentes: Getúlio Vargas 17º Presidente do Brasil 1946 – 1954*. São Paulo: Grupo de Comunicação Três, 1983 – 1984.

SILVA, Kleber Pinto. *A cidade, uma região, o sistema de saúde: para uma história da saúde e da urbanização em Campinas – SP*. Campinas: CMU/Unicamp, 1996.

SINGER, Paul. *Economia Política da Urbanização*. São Paulo: Editora Brasiliense, 1990.

SKIDMORE, Thomas. *Brasil: de Getúlio a Castelo*. 7ed. Rio de Janeiro: editora Paz e Terra, 1985.

SPADACCIA, José. *Monografia Histórica de Valinhos*. Campinas: Ed. Palmeira, 1988.

TARTUCE, Flávio. *Manual de direito civil: volume único*. 10 ed. Rio de Janeiro: Florense; São Paulo: Método, 2020.

TOLEDO, Francisco Antônio de. *Uma História de Sumaré: da sesmaria à indústria*. São Paulo: ed. Imprensa Oficial do Estado S.A. IMESP, 1995.

VILLAÇA, Flavio. *Reflexões sobre as cidades Brasileiras*. São Paulo: Studio Nobel, 2012.

_____. *Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil*. In: DEÁK Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos. (Orgs.). *O processo de urbanização no Brasil*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 2015. p. 169-243

VIZIOLI, Simone Helena Tanoue. *Planejamento urbano no Brasil: a experiência do SERFHAU enquanto órgão federal de planejamento integrado ao desenvolvimento municipal*. 1998. 211f. Dissertação (Mestrado) - Universidade de São Paulo, São Paulo, 1998.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BAENINGER, Rosana; GONÇALVES, Renata Franco de Paula. *Novas Espacialidades no Processo de Urbanização: A Região Metropolitana de Campinas*. Associação brasileira de estudos populares. Disponível em <<http://www.abep.org.br/publicacoes/index.php/anais/article/view/965>> Acesso em: jan.2020.

BARAT, Josef; NAZARETH, Paulo Buarque de. *Transporte e energia no Brasil: as repercussões da crise do petróleo*. Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (Ipea), coleção Economia, Desenvolvimento Econômico, 1984. Disponível em: <<http://repositorio.ipea.gov.br/handle/11058/6188>> Acesso em: jan.2021.

BERNARDINI, Sidney Piochi. *O planejamento da expansão urbana na interface com a urbanização dispersa: uma análise sobre a região metropolitana de Campinas (1970-2006)*. Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana, jan./abr., 10(1), p.172-185, 2018.

BERNARDO, Rosana Guimarães. *Histórico da Ocupação do Solo no Município de Campinas*. 2002. 300f. Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2002.

BITTENCOURT, Luiz Cláudio. *Campinas Centro Histórico: Rupturas e Descontinuidades*. Oculum Ensaio Revista de Arquitetura e Urbanismo, Campinas, n.2, p. 130-139, 2002.

BOITO JÚNIOR, Armando. *O populismo em crise (1953-1955)*. 1976, 150f. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1976.

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industriais no Brasil – 1930/1970*. 1981. 459f. Tese (Livre-Docência de Economia e Planejamento Econômico) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1981.

_____(org). *A interiorização do Desenvolvimento Econômico no Estado de São Paulo (1920 – 1980)*. São Paulo: Seade, Coleção economia paulista, 1988.

CARIA, Gilberney Cesar Campos. *Como Campinas saiu dos Trilhos? A Tecnologia do Transporte Público e o Planejamento Urbano, um estudo sobre o discurso da modernidade, do progresso e a participação social*. 2017.134f. Dissertação (Mestrado em Divulgação Científica e Cultural) – Instituto de Estudos e Linguagem da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2017.

CARLOS, Ana Fani Alessandri. *Segregação socioespacial e o “direito à cidade”*. Geosp-Espaço e Tempo (On-line), v.24, n.3, p.412-424, dez. 2020. Disponível em: <http://www.revista.esp.br/geosp/article/viw/177180> acesso: 23 dez. 2020.

_____. Em nome da cidade (e da propriedade). In: XIV Colóquio Internacional de Geocrítica. *Las utopias y la construcción de la sociedade del futuro Barcelona*, 2-7 de maio de 2016 Barcelona. Anais... Barcelona: Universitat de Barcelona, 2016. Disponível em: <http://www.ub.edu/geocrit/xiv_anafani.pdf.> Acesso em: 23 dez. 2019.

_____. *Espaço público e “nova urbanidade” no contexto do direito à cidade*. Revista Franco-Brasileira de Geografia. n.18, 2013. Disponível em: <https://journals.openedition.org/confins/8391#text> acesso: 23 dez. 2019.

CARRA, Thales Andrés. *Metodologia para avaliação de desempenho ambiental em aeroportos e sua aplicação no aeroporto internacional de Viracopos, Campinas (SP)*. 2011.136f. Dissertação (Mestrado em Geologia Regional) - Instituto de Geociências e Ciências Exatas Universidade Estadual Paulista Júlio de Mesquita Filho, Rio Claro, 2011.

CATAIA, Márcio; SILVA, Silvana Cristina da. *Considerações sobre a teoria dos dois circuitos da economia urbana na atualidade*. Boletim campineiro de geografia, v. 3, n.1, 2013.

CAVALCANTI, Temístocles Brandão; BRITO, Luiz Navarro de; BALEEIRO, Aliomar. *Constituições Brasileiras: 1967*. Brasília: Ministério da Ciência e Tecnologia, Centro de Estudos Estratégicos, 2001.

CHAGAS, Carolina dos Santos. *O centro de Campinas à espera: discursos, impasses e desafios*. 2020. 448f. Dissertação (Mestrado) – Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Centro de Ciências Exatas,

Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2020.

CORRALO, Giovani da Silva. *Curso de Direito Municipal*. São Paulo: ed. Atlas, 2011.

_____. *O poder municipal na elaboração e execução de políticas públicas*. Revista Do Direito Unisc, Santa Cruz Do Sul Nº 37 p. 116-130 jan-jun 2012.

_____. *O poder municipal na federação brasileira: reflexão sobre a autonomia municipal e o federalismo*. História: Debates e Tendências, v. 15, n. 1, p. 128-139, jan./jun. 2015.

_____. *Município: autonomia na federação brasileira*. Curitiba: ed. Juruá, 2006.

CORRÊA, Roberto Lobato. *O espaço Urbano*. 4ª edição. São Paulo: editora Ática, 1999.

CUNHA, José Marcos Pinto da; FALCÃO, Camila Areias (Org.). *Campinas Metropolitana: diversidades socioespaciais na virada para o século XXI*. Campinas: Librum Editora, 2017.

DEAN, Warren. *A industrialização de São Paulo*. São Paulo: ed. Difel, 1971.

DEÁK, Csaba; SCHIFFER, Sueli Ramos (orgs.) *O processo de urbanização no Brasil*. 2 ed., São Paulo: ed. Da Universidade de São Paulo, 2015.

DECCA, Edgar Salvadori de. *1930 O silêncio dos vencidos*. São Paulo: ed. brasiliense, 1981.

EVANGELISTA, Ana Laura. *Estrada de ferro Funilense (SP): Território, História e Patrimônio Cultural*. 2018. 230f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2018.

FARDIN, Sônia Aparecida. *Revelações do imaginário urbano: iconografia campineira no final do século XIX*. 2001. 279f. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2001.

FARIA, Teresa de Jesus Peixoto. *Os projetos e obras do engenheiro Saturnino de Brito e mudança na paisagem urbana*. Revista Geografia Ensino & Pesquisa, Santa Maria, v.19, n. especial, p.115-122, 2015.

FAUSTO, Boris. *A Revolução de 1930: Historiografia e História*. São Paulo: ed. Brasiliense, 1976.

FELDMAN, Sarah org. *Instituições de Urbanismo no Brasil 1930-1979*. São Paulo: Annablume, 2021.

FERREIRA, Caio de Souza. *O Processo de Verticalização na Cidade de Campinas: Da Gênese à Lei 640/1951*. 2007. 237f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Centro de Ciências Exatas, Ambiental e de Tecnologia da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2007.

FERREIRA, Mauro. *Planejamento Urbano nos tempos do SERFHAU: o processo de construção e implantação do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Franca*. 2007. 221f. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Universidade São Paulo, São Carlos, 2007.

GONTIJO, Marina de Camargo Assumpção; QUEIROGA, Eugenio Fernandes. Espaço público da metrópole contemporânea: reflexões sobre o caso de Campinas. *Revista Oculum Ensaios*, Campinas, vol.04, p.74-88, 2005. Disponível em: < <https://periodicos.puc-campinas.edu.br/seer/index.php/oculum/article/view/787/767>> acesso em 09 de outubro de 2021.

HALLEY, Bruno Maia. *Bairro rural/bairro urbano: uma revisão conceitual*. *Revista GEOUSP Espaço e Tempo*, São Paulo, V.18, n.3 p.577-593, 2014. Disponível em: <www.revista.usp.br/geousp/article/view/82793> Acesso em: 05 jul. 2019.

KROGH, Daniela da Silva Santos. *A reconfiguração urbana de Campinas no contexto das epidemias de febre amarela no final do século XIX (1880-1900)*. 2013. 283f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) - Programa de Pós-graduação em Urbanismo na Pontifícia Universidade Católica de Campina, Campinas, 2013.

LANGENBUCH, Juergen Richard. *A Estruturação da Grande São Paulo: Estudo de Geografia Urbana*. 1968. 564f. Tese (Doutorado) - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras da Universidade de Campinas, Rio Claro, 1968.

LEME, Maria Cristina da Silva. *Urbanismo e política no Brasil dos anos 1960*. São Paulo: Annablume, 2019.

LEME, Roberto da Silva. *Edifícios de Habitação Coletiva em Campinas e as Manifestações da Arquitetura Moderna*. 2009. 191f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Centro de Ciências Exatas, Ambiental e de Tecnologia da Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2009.

LEONELLI, Gisela Cunha Viana; CAMPOS, Elisa Ferreira Rocha. *Lei expansivas para a expansão urbana: Campinas sem limites*. *Urbe. Revista Brasileira de Gestão Urbana (Brazilian Journal of Urban Management)*, 10 (Supl.1), 36-48, 2018. Disponível em: < <https://www.scielo.br/j/urbe/a/DqWwJWJHzcph3NXnk8CchwC/abstract/?lang=pt>> Acesso em: 12 março de 2018.

MACIEL, Cleber da Silva. *Discriminações Raciais: Negros em Campinas (1888 – 1921)*. Campinas: CMU/Unicamp, 1996.

MAGALHÃES, Thamiris Laure. *Formação econômica do Brasil e a questão regional: leitura dos debates da década de 1950 e das críticas à perspectiva furtadiana*. 2019. 168f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) - Instituto de Economia Universidade estadual de Campinas, 2019.

MARICATO, Ermínia. *Brasil 2000: qual planejamento urbano?* Caderno IPPUR, Rio de Janeiro, ano XI, n.1 e 2, p.113-130, 1997.

MARTINS, Eder Luiz. *O Brasil durante o Estado Novo: avanços, impasses e contradições da industrialização retardatária*. 2020, 158f. Tese (Doutorado em Desenvolvimento Econômico) - Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2020.

MARTINS, Valter. *Nem senhores, nem escravos. Os pequenos agricultores em Campinas (1800 – 1850)*. Campinas: Centro de Memória da Unicamp, 1996.

MEYER, Regina M. P. & GROSTEIN, Marta D. & BIDERMAN, Ciro. *São Paulo Metrópole*. São Paulo: Edusp, 2004.

MÜLLER, Meire Terezinha; MAZIERO. *O impacto da industrialização ao sistema escolar de municípios agrários – a trajetória de Paulínia*. 2004: Dissertação (Mestrado) Programa de Pós-Graduação de Educação, da Universidade Estadual de Campinas, 2004.

MÜLLER, Meire Terezinha; MAZIERO. *Mercados Urbanos, Transformações na Cidade: Abastecimento e Cotidiano em Campinas, 1859-1908*. Campinas: ed. Unicamp, 2010.

OLIVEIRA, Fabricio Augusto de. *A crise do Sistema Fiscal Brasileiro 1965-1983*. Tese (Doutorado em Filosofia e Ciências Humanas) Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1983.

POCHMANN, Marcio. *Reconquistar a Cidade: O conhecimento como estratégia das mudanças*. São Paulo: Ed. Fundação Perseu Abramo, 2012.

PORTO, Walter Costa. *Constituições Brasileiras: 1937*. Brasília: Ministério da Ciência e Tecnologia, Centro de Estudos Estratégicos, 2001.

PRADO JR. Caio. *História Econômica do Brasil*. 42ª edição. São Paulo: ed. Brasilense/ed. Pallotti, 1994.

PREFEITURA MUNICIPAL DE SÃO PAULO. *Revista do Arquivo Municipal CXXXIX*. São Paulo: Publicação do Departamento Municipal de Cultura, 1951.

PUPPO, Celso Maria de Mello. *Campinas, seu Berço e Juventude*. Campinas: editora Revista dos Tribunais, 1983.

QUADROS, Waldir José de. *A nova Classe média brasileira: 1950 – 1980*. 1985. 354f. Dissertação (Mestrado em Economia) – Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1985.

RAMOS, Diana Helena. *“PRETA, POBRE E PUTA”: a segregação urbana da prostituição em Campinas – Jardim Itatinga*. 2015. 339f. Tese (Doutorado) - Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro, 2015.

REIS, Nestor Goulart. *Notas sobre Urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: Via das Artes, 2006.

REIS FILHO, Nestor Goulart. *São Paulo e outras cidades: Produção Social e Degradação dos Espaços Urbanos*. São Paulo: Hucitec, 1994.

REIS, Tiago. *Crédito suplementar: saiba como o governo remaneja o Orçamento*. Disponível em: <<https://www.sun0.com.br/artigos/credito-suplementar/>> Acesso em: 25 março 2021.

RIBEIRO, Daisy Serra. *Campinas no Estado Novo: Política de Habitação Popular na formação da cidade Industrial*. 2007. 192f. Tese (Doutorado em História) Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

ROCHA, Márcio Ferreira. *O debate sobre o segundo governo Vargas à luz dos clássicos da revolução brasileira: O regime cambial e a burguesia brasileira nos conflitos do projeto varguista de desenvolvimento (1951-1954)*. 2020. 248f. Dissertação (Mestrado em História Econômica) Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2020.

ROLNIK, Raquel. *A cidade e a Lei: Legislação, Política Urbana e Territórios na Cidade de São Paulo*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP, 2003.

SANTOS, Antônio da Costa. *Campinas, das Origens ao Futuro: Compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732 – 1992)*. Campinas, SP: Editora da Unicamp, 2002.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço (razão e emoção)*. São Paulo, ed. Hucitec, 1996.

_____. *Urbanização Desigual – a especificidade do fenômeno urbano em países subdesenvolvidos*. Petrópolis: Vozes, 1980.

SCHERER, Rebeca. *Aspectos Políticos do Urbanismo*. In: FAU-USP, Sinops n.2, p.123-138, maio 1982.

SESSO JR. Geraldo. *Retalhos da Velha Campinas*. Campinas: ed. Palmeiras Ltda, 1970.

SILVA, Ricardo Alexandre da. *O processo de expansão Urbana recente da região sudeste de Campinas – Agentes e Impactos*. 2013.132f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pós-Graduação em Urbanismo Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2013.

SOUZAS, Celina. *Regiões metropolitanas: condicionantes do regime político*. Lua nova, n.59,p.137- 159, 2003.

_____. "Gestão local e Gestão Metropolitana: um falso dilema? Espaço & Debate, n.30, p.56-60, 1990.

SOUZAS, Fabiano Farias de. *Conjuntura política e econômica no Brasil (1950-1964): terreno fértil para o golpe de 1964*. Revista História e Cultura, Franca-SP, v.2, n.1, p.189-204, 2013.

SOUZAS, Marcelo Lopes de. *Mudar a Cidade: Uma Introdução Crítica ao Planejamento e à Gestão Urbanos*. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2010.

SOUZA, Maria Adélia A. de. *O Novo Brasil Urbano: Integração ou fragmentação?* In: GONÇALVES, Maria Flora (org.). *O novo Brasil urbano: impasses, dilemas e perspectivas*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1993.

STEFANI, Celia Regina Baider. *O sistema Ferroviário Paulista: Um Estudo sobre a Evolução do Transporte de Passageiros sobre Trilhos*. 2007. 307f. Dissertação (Mestrado em Ciências) Departamento de Geografia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências da Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

STIEL, Waldemar Corrêa. *História dos Transportes Coletivos em São Paulo*. São Paulo: McGraw-Hill do Brasil: Ed. Da Universidade de São Paulo, 1978.

SPOSITO, Maria Encarnação Beltrão; GÓES, Eda Maria. *Espaços fechados e cidades: Insegurança urbana e fragmentação socioespacial*. São Paulo: editora Unesp, 2013.

TURCZYN, Daniel Teixeira. *Morfologia urbana contemporânea: contribuições para uma teoria das mutações urbanas*. 2019. 211f. Tese (Doutorado) - Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2019.

VILLAÇA, Flavio. *Espaço Intra-Urbano no Brasil*. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincoln Institute, 2001.

XAVIER, Milton César. *A formação do Bairro Taquaral em Campinas (SP) e sua consolidação como subcentro*. 2006. 148p. Dissertação (Mestrado) - Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2006.

XAVIER, Regina Célia Lima. *A Conquista da Liberdade: Libertos em Campinas na segunda metade do século XIX*. Campinas: CMU/Unicamp, 1996.

ZAMBELLO, Marco Henrique. *Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas*. 2005. 368f. Dissertação (Mestrado) Departamento de Sociologia da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2005.

ZIMMERMANN, Gustavo. *Finanças públicas municipais: o caso de Campinas*. 1987. 169f. Dissertação (Mestrado em Economia) - Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1987.

DOCUMENTOS JURÍDICOS

MUNICIPAL

CAMPINAS. Resolução nº 698, de 05 de janeiro de 1923. Dispõem sobre a autorização do calçamento de trecho da rua Barão de Jaguará. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.40.

CAMPINAS. Resolução nº 700, de 05 de janeiro de 1923. Dispõem sobre a autorização do calçamento de trecho da rua Pereira Lima. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.41.

CAMPINAS. Resolução nº 715, de 11 de abril de 1923. Dispõem sobre o procedimento do calçamento e sargeteamento de trecho da rua Benjamim Constant. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.52.

CAMPINAS. Resolução nº 720, de 18 de maio de 1923. Dispõem sobre a autorização do serviço de sargeteamento, guias etc., a rua Augusto Cesar. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.55.

CAMPINAS. Resolução nº 723, de 11 de junho de 1923. Dispõem sobre o calçamento a paralelepípedos de trechos da rua General Camara Aquidaban e Francisco Glycerio. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.57.

CAMPINAS. Resolução nº 736, de 24 de setembro de 1923. Dispõem sobre a autorização do Prefeito a aplicar 80:000\$ do saldo do exercício anterior em obras de conservação de próprios municipais, reparação de estradas etc. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.68.

CAMPINAS. Resolução nº 743, de 26 de outubro de 1923. Dispõem sobre a autorização aceitação da proposta do coronel Benedito Ferreira da Silva para execução de calçamento, na Vila Industrial. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.74.

CAMPINAS. Lei nº 334, de 09 de agosto de 1924. Dispõem sobre a autorização a prefeitura a receber de Abrahão Bufarah uma faixa de terreno para regularidade de alinhamento em via pública de Rebouças. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.48.

CAMPINAS. Resolução nº 777, de 20 de dezembro de 1924. Dispõem sobre serviços com rede de águas e esgoto. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.85.

CAMPINAS. Lei nº 356, de 11 de agosto de 1925. Dispõem sobre criação de repartição de águas e esgoto. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.82.

CAMPINAS. Lei nº 367, de 09 de novembro de 1925. Dispõem sobre acordo entre a Prefeitura Municipal e a Companhia Campineira de Tracção, Luz e Força sobre fornecimento de energia electrica). Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.101.

CAMPINAS. Resolução nº 804, de 03 de outubro de 1925. Dispõem sobre o reforço do abastecimento de águas da cidade. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.128.

CAMPINAS. Resolução nº 805, de 27 de outubro de 1925. Dispõem sobre autorização serviço de terraplanagem e colocação de guias na rua José Paulino. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1923-25. Câmara Municipal de Campinas, p.129.

CAMPINAS. Lei nº 379, de 19 de fevereiro de 1926. Dispõem sobre dividir a cidade em Zonas. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1926-34. Câmara Municipal de Campinas, p.30.

CAMPINAS. Lei nº 394, de 16 de novembro de 1926. Dispõem sobre serviços de calçamento. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1926-34. Câmara Municipal de Campinas, p.56

CAMPINAS. Lei nº 400, de 26 de fevereiro de 1927. Dispõem sobre serviços de água e esgoto. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1926-34. Câmara Municipal de Campinas, p.15.

CAMPINAS. Resolução nº 979, 31 de março de 1937. Dispõem sobre aprovação de projeto de arruamento de terrenos no bairro da Villa Industrial. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1935-40. Câmara Municipal de Campinas, p.53.

CAMPINAS. Ato nº 118, de 23 de abril de 1938. Dispõem sobre Aprovação do Plano de Melhoramentos Urbanos da Cidade de Campinas e dá outras providencias. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1935-40. Câmara Municipal de Campinas, p.53.

CAMPINAS. Decreto-lei nº 341, 6 de setembro de 1946. Dispõem sobre imposto territorial urbano. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1941-48. Câmara Municipal de Campinas, p.44.

CAMPINAS. Lei nº 19, 23 de junho de 1948. Dispõem sobre construções de habitações proletárias, em determinadas zonas. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1941-48. Câmara Municipal de Campinas, p.26.

CAMPINAS. Lei nº 640, 28 de dezembro de 1951. Dispõem sobre Aprovação da revisão do Ato nº118, de 23 de abril de 1938, que dispõe sobre o plano de melhoramentos urbanos da cidade. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1949-51. Câmara Municipal de Campinas, p.128.

CAMPINAS. Lei nº 737, 01 de setembro de 1952. Dispõem sobre Fixa perímetro da Cidade de Campinas. Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1952-54. Câmara Municipal de Campinas, p.71.

CAMPINAS. Lei nº 1184, de 23 de agosto de 1954. Dispõem sobre criação a Comissão de Planejamento do Município (CPM). Livro de Leis, Resolução e Mais Actos: 1952-54. Câmara Municipal de Campinas, p.79.

CAMPINAS. Lei 1993, 29 de janeiro 1959. Dispõem sobre Código de Obras e Urbanismo do Município de Campinas. Código de Obras e Urbanismo do Município de Campinas: lei n.1993 de 29 de janeiro de 1959. Câmara Municipal de Campinas, publicação a parte.

CAMPINAS. Lei nº 2.363, de 09 de novembro de 1960. Dispõem sobre Habitações proletárias. Disponível em http://sagl.campinas.sp.leg.br/generico/pdfJS/viewer_html?file=http://sagl.campinas.sp.leg.br/sapl_documentos/norma_juridica/29953_texto_integral.pdf?1609592950.16 Acesso em: 14 out. 2018

CAMPINAS. Decreto nº 3.174, de 07 de junho de 1968. Dispõem sobre A criação do Grupo Executivo do Plano Diretor de Desenvolvimento Integrado de Campinas GEPLAN Disponível em <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaroriginal/id/98420/imprimir/1>>Acesso em: 03 abril. 2021

CAMPINAS. Lei nº 3.960, de 10 de março de 1971. Dispõem sobre Aprovação do Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas Disponível em <https://bibliotecajuridica.campinas.sp.gov.br/index/visualizaratualizada/id/91416/imprimir/1> Acesso em: 03 abril. 2021

ESTADUAL

SÃO PAULO. Decreto Estadual nº 233, DE 2 de março de 1894. Dispõem sobre o estabelecimento de Código Sanitário. Disponível em <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto/1894/decreto-233-02.03.1894.html>> Acesso em: 14 out. 2018

SÃO PAULO. Decreto-Lei nº 14.334, de 30 de novembro de 1944. Dispõem sobre divisão administrativa e judiciária do Estado. Disponível em <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/decreto.lei/1944/decreto.lei-14334-30.11.1944.html>> Acesso em: 13 jan. 2021

SÃO PAULO. Lei nº1, de 18 de setembro de 1947. Dispõem sobre a organização dos municípios. Disponível em [https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1947/lei-1-18.09.1947.html#:~:text=Artigo%201.,%24%20200.000%2C00\)%20anuais.>](https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1947/lei-1-18.09.1947.html#:~:text=Artigo%201.,%24%20200.000%2C00)%20anuais.>) Acesso em: 23 março 2019.

SÃO PAULO. Lei nº9.205, de 28 de dezembro de 1965. Dispõem sobre a organização dos municípios. Disponível em <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei/1965/lei-9205->

28.12.1965.html#:~:text=Artigo%203.%C2%BA%20%2D%20Ao%20munic%C3%ADpio,da%20flora%20e%20da%20fauna.> Acesso em: 23 março 2019.

FEDERAL

BRASIL. Decreto. Lei nº 641, 26 de junho de 1852. Dispõem sobre concessão a companhias de ferro para construção do seu percurso entre Minas Gerais e São Paulo da maneira mais conveniente.

BRASIL. Lei nº 185, 14 de janeiro de 1936. Dispõem sobre instituem as comissões de salário-mínimo. Diário Oficial da União – Seção 1. p1602. Disponível em <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1930-1939/lei-185-14-janeiro-1936-398024-norma-pl.html>>. Acesso em: 14 out. 2018

BRASIL. Decreto-Lei nº 399, 14 de janeiro de 1938. Dispõem sobre aprovação do regulamento para execução da Lei n. 185, 14 de janeiro de 1936, que institui as Comissões de Salário-Mínimo. Diário Oficial da União – Seção 1. P8600. Disponível em<<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/declei/1930-1939/decreto-lei-399-30-abril-1938-348733-norma-pe.html>>. Acesso em: 14 out. 2018

BRASIL. Lei Complementar nº 1, de 9 de novembro de 1967. Dispõem sobre requisitos mínimos de população e renda pública e a forma de consulta prévia às populações locais, para a criação de novos municípios. Disponível em: <<https://www2.camara.leg.br/legin/fed/leicom/1960-1969/leicomplementar-1-9-novembro-1967-364990-publicacaooriginal-1-pl.html>> Acesso em: 14 out. 2018

BRASIL. Lei nº 6766, de 19 de dezembro de 1979. Dispõem sobre Lei de Parcelamento do Solo Urbano. Disponível em: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/LEIS/L6766compilado.htm> Acesso em: 14 out. 2018.

DOCUMENTÁRIOS

Memórias em celuloide – 100 anos Henrique de Oliveira Junior. Direção de Marcos Augusto Craveiro. Realização MC produções, 2020. Disponível em: <<https://www.youtube.com/watch?v=S9kOGB90eac>> Acesso 12/03/2021.

APÊNDICE

Tabela apêndice 01 - Levantamento quantitativo e temático da legislação obtida na Câmara municipal de Campinas

Ano	Imobiliária	Imposto	arruamento e loteamento	doação	Permuta	Desapropriação	alargamento de rua
1923	0	1	0	2	0	0	0
1924	0	0	0	1	0	0	0
1925	0	0	0	0	0	0	0
1926	0	0	0	0	1	0	0
1927	0	0	0	0	0	0	0
1928	0	1	0	0	2	0	0
1929	0	1	0	2	0	0	0
1930	0	1	0	0	4	0	0
1931	0	1	0	0	0	1	0
1932	0	0	0	0	0	0	0
1933	0	2	0	0	0	0	0
1934	0	4	0	0	0	1	0
1935	0	1	0	0	2	0	0
1936	0	2	1	0	3	0	1
1937	0	0	0	4	1	0	0
1938	0	0	0	1	3	0	0
1939	0	3	0	0	1	1	0
1940	0	0	0	0	0	0	0
1941	0	0	0	0	0	0	0
1942	0	0	0	1	0	0	0
1943	0	0	0	1	0	0	0
1944	0	0	0	1	0	0	0
1945	0	0	0	1	0	0	0
1946	2	1	1	4	0	0	0
1947	0	0	2	2	1	0	0
1948	1	0	15	14	0	0	0
1949	2	0	26	8	0	0	0
1950	4	0	24	2	0	0	0
1951	0	0	22	2	0	0	0
1952	0	0	57	5	0	0	2
1953	2	1	70	12	0	0	4
1954	0	0	24	24	0	0	6
1955	0	0	45	60	4	13	11
1956	1	1	45	83	13	41	36
1957	4	0	50	32	7	51	15
1958	0	0	17	26	4	38	24
1959	1	0	29	23	0	0	8

1960	0	4	7	1	10	0	29
1961	0	3	17	0	4	0	41
1962	0	4	7	5	4	0	43
1963	1	1	6	23	3	0	34
1964	0	0	11	34	7	0	24
1965	4	3	13	13	5	0	22
1966	1	2	6	10	4	0	28
1967	0	2	18	7	2	0	24
1968	0	0	15	5	5	0	32
1969	0	2	16	0	0	0	7
1970	1	1	14	7	1	0	10
1971	0	0	9	9	8	0	9
1972	1	0	9	10	4	0	4
1973	0	1	7	4	1	0	14
1974	0	0	8	6	4	0	16
1975	0	0	13	10	2	0	16

Fonte: Câmara municipal de Campinas, Leis, resoluções e mais actos 1930 –
1975

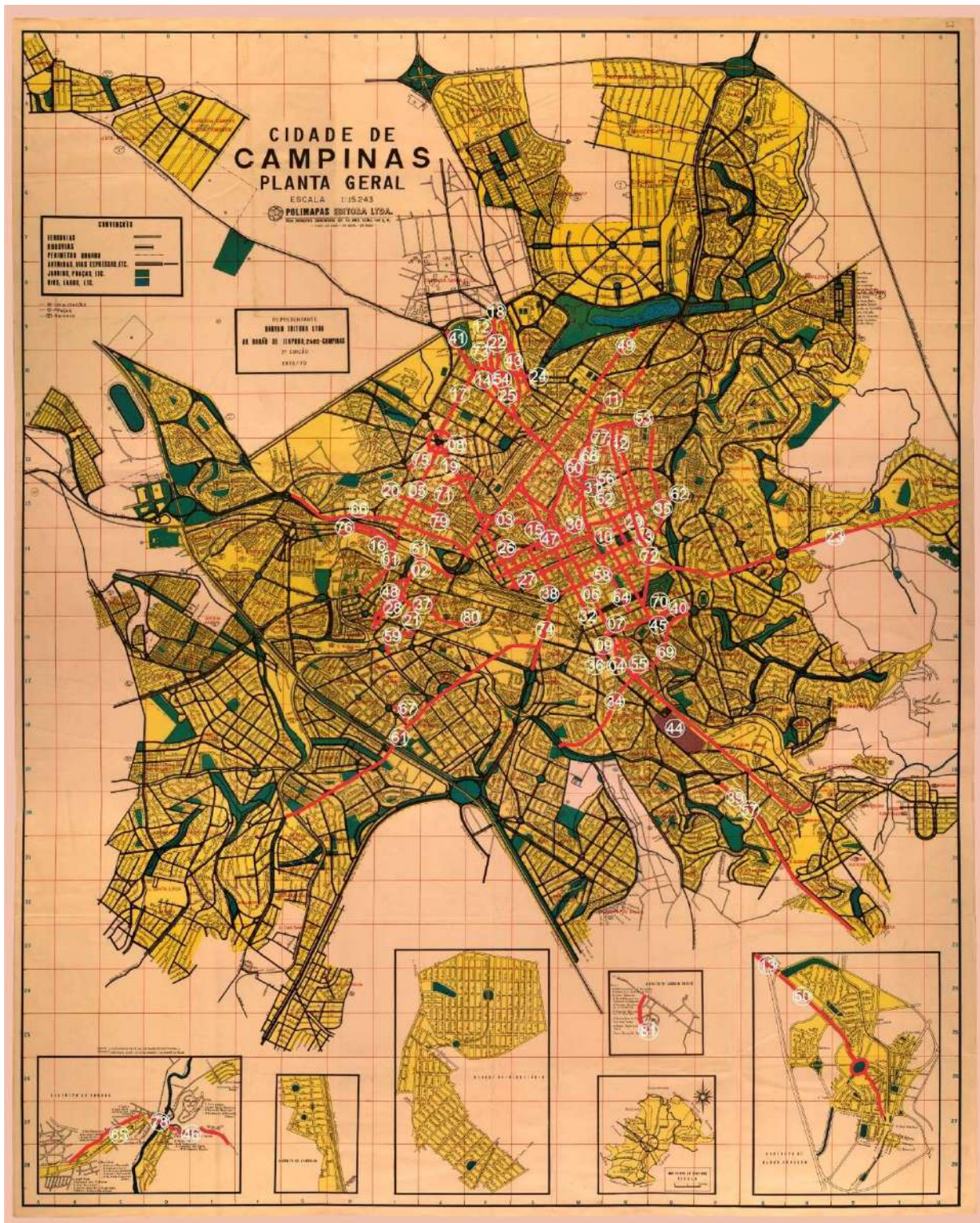


Figura apêndice 01: Mapa de alargamento de ruas baseada nas legislação campineira

Fonte: Câmara Municipal de Campinas, Leis, resoluções e mais actos 1930 – 1975

Tabela apêndice 02 - Compilação de dados, de alargamento de ruas, retirados da Câmara Municipal de Campinas: leis, decretos e resoluções, 1949 a 1951.

Legenda do Mapa de Alargamento de Ruas		
Número da rua	Nome	Leis
1	R. Joaquim Villac	Acto 96/36 - L1092/54 - D1284/58 - D1573/60 - D1716/61 - D2724/65 -
2	R. Silva Mendes	L 744/52 - 1541/56 - L2893/63 -
3	R. Delfino Cintra	L 1024/53 - L1448/56 - L1772/57 - D1267/58 - L2224/60 - L2247/60 - D1999/62 - L2855/63 - D2072/63 - L2989/64 - D3113/68 -
4	R. Abolição	L 1149/54 - L1266/55 - L1521/56 - D1537/60 - L2652/62 - D1884/62 - D1949/62 - D1990/62 - L3132/64 - L3182/64 - D2581/65 - D2776/66 - D2864/66 - D2866/66 - D2941/67 -
5	Av. Alberto Sarmiento	L1262/55 - L1325/55 - L1326/55 - L1468/56 - L1542/56 - L1606/56 - D1041/57 - D1042 - D1285/58 - L2001/59 - L2002/59 - D1555/60 - D1615/60 - D1620/60 - D1627/60 - D1647/60 - L2700/62 - D2130/63
6	Av. Francisco Glicério	L1295/55 - D1010/57 - D1022/57 - D1057/57 - D1101/57 - L2251/60 - D1628/60 - D1796/61 - D2413/64 - D2829/66 - D2835/66 - D3071/67 - D3148/68 - D3157/68 - D3669/70 -
7	R. Proença	L1337/55 - 1520/56 - L1585/56 - L1726/57 - L1893/58 - L2549/61 - L2600/1961 - D1793/61 - L2714/62 - D1965/62 - D2071/63 - D2204/63 -
8	R. Orlando Carpino	L1342/55 - L1383/55 - L1387/55 - L1462/56 - L1501/56 - D1232/58 - L2413/61 - L2613/61 - L2751/62 - L2753/62 - D2129/63 - L3105/64 - L3149/64 - D2358/64 - D2593/65 - D2782/66 - D3201/68 - D3221/68 - D3248/68 - D3355/69 -
9	Rua Dr. Álvaro Ribeiro	L1391/55
10	Rua Padre Vieira	L1395/55 - L2625/61 - D2012/62 - D3002/67
11	R. Paula Bueno	L1452/56 - L1584/56
12	R. Conselheiro Antonio Prado	L1453/56 - L1595/56 - L1665/56 - L1875/58 - L2004/59 - L2042/59 - L2049/59 - L2256/60 - L2510/61 - L2544/61 - L2558/61 - L2833/63
13	Campinas-Paulinia	L1456/56 - D1228/58 - D1263/58 - L2312/60
14	R. Esther Nogueira	L1469/56 - L2360/60 - L2362/60 - L2561/61 - L2843/63 - L2982/64 - D2910/67 -
15	R. Julio Frank	L1479/56
16	Dr. Paulo Florence	L1489/56 - 1528/56 - D1291/58 - D1730/61 - D1881/62 - D1964/62 - D1977/62 - D2098/63 - D2131/63 - D2602/65 - D2620/65 - D2764/66
17	R. Francisco José de Camargo Andrade	L1518/56 - L2225/60 - L2620/61 - L2664/62 - L2683/62 - L2752/62 - L2940/63 - D2635/65 - D2872/66 - D2748/66 - D2817/66 - D2836/66 - D2924/67 - D2952/67 - D2999/67 - D3023/67 - D3052/67 - D3135/68 - D3239/68 - D3121/68 - D3632/70 - D3733/70
18	2a Travessa da Av. Imperatriz Leopoldina / R. João Batista Signori	L1530/56 - D2077/63

19	Av. Andrade Neves	L1540/56 - L1773/57 - L2250/60 - L2370/60 - L2409/61 - L2550/61 - L2594/61 - D1754/61 - L2730/62 - L3141/64 - D2498/65 - D2968/67 - D3443/69 - D3490/69 - D3665/70 -
20	R. Emilio Henking	L1598/56 - D1728/61
21	R. Cel Antonio Lemos	L1600/56
22	R. Eleuterio Rodrigues	L1632/56 - L2564/61
23	Atual estrada de Souza / Rod. Heitor Penteado	L1668/56 - D2346/64
24	Av. Imperatriz Leopoldina	D916/56 - D997/56 - D1004/56 - D1646/60 - D1928/62 - L2851/63
25	R. Dom Pedro I	D933/56 - D1596/60
26	R. 11 de Agosto	D994/56
27	Av. Campos Sales	D995/56 - D1007/57
28	R. Taubaté	L1709/57 - D1272/58 - D1273/58 - L2338/60 - L2551/61 - L3367/65 - D2753/66 - D2756/66 -
29	Av. Benjamin Constant	D1056/57 - D1061/57 - D1230/58 - D2031/63 - D2036/63 - L3118/64 - D2865/66 - D3004/67 - D3029/67 - D3247/68
30	Av. Marechal Deodoro	D1059/57 - D2740/65 - D3189/68 -
31	R. Irmãos Bierrembach	D1088/57
32	R. José Paulino	D1223/58 - D1551/60 - D1862/62 - D2167/63 - D2183/63 - D2862/66 - D2908/66 - D2953/67 - D3144/68 - D3487/69 -
33	R. Conceição	D1227/58 - D1260/58 - D2739/65 - D2822/66 - D3120/68
34	R. Angelo Simões	D1237/58 - D1247/58 - 1264/58 - D1588/60 - D1707/61
35	R. Antonio Lapa	D1239/58
36	R Jorge Herrat	D1268/58
37	R. Roque Marcos	D1293/58 - D1789/61
38	Av. Senador Saraiva	D1299/58 - D1993/62 - D1995/62 - D1997/62 - D2002/62 - D2003/62 - D2010/62 - D2137/63
39	Campinas-Valinhos	L2005/59
40	R. Bento José de Abreu	L2009/59 - D3067/67 - D3735/70
41	Av. Brasil	L2064/59
42	R. Maria Monteiro	L2293/60 - L2614/61
43	R. Dom Francisco de Aquino Correia	L2393/60 - L3153/64 - D2524/65 - D2878/67 - D3154/68
44	Cemitério da Saudade	D1537/60
45	R. 29 de Janeiro	D1553/60 - D2118/63 - D2132/63 - D2368/64 - D2998 - D3100/68 - D3212/68
46	Av. Prevista ao alargamento de avenida prevista no Plano de Joaquim Egidio	D1590/60
47	R. Jorge Miranda	D1595/60 - D2969/67 - D3692/70
48	Av. Pascoal Celestino Soares	L2519/61 - L2891/63 -
49	Av. Barão de Itapura	L2562/61 - L2887/63 - L3082/64 - L3139/64 - D2846/66 - D2869/66 - D2928/67 - D3086/68 - D3119/68 - D3368/69
50	Av. Sta Izabel - Barão Geraldo	L2627/61 - L3050/64
51	Av. Bueno de Miranda	D1723/61
52	Av. Julio de Mesquita	D1735/61 - D1748/61
53	Av. Orozimbo Maia	D1752/61 - D1825/61 - D1960/62 - D2364/64 - D2388/64 - D2404/64 - D2588/65 - D3341/68 -
54	R. Maestro Moreira Lopes	D1753/61

55	R. Oscar Leite	D1790/61 - L2665/62
56	R. Santa Cruz	D1791/61
57	Av. Eng. Antonio Francisco de Paula Souza	D1804/61 - D2065/63 - D3099/68
58	R. Dr. Moraes Sales	D1805/61 - D1807/61 - D1825/61 - D1834/61 - L2777/62 - D1894/62 - D1955/62 - D1958/62 - D1959/62 - 1961/62 - D1963/62 - D1968/62 - D1978/62 - D1984/62 - D1985/62 - D2005/62 - D2059/63 - D2110/63 - D2751/66 - D2770/66 - D2826/66 - D2831/66 - D2935/67 - D3126/68 - D3210/68 - D3236/68
59	Av. Silvio Moro	D1954/62 - D1954/62
60	R. Maestro João de Tulio	L2827/63
61	Av. Amoreiras	L2847/63 - D2148/63 - D2433/65 - D3068/67 -
62	R. Barreto Leme	L2853/63 - D2450/65 - D2821/66 - D3060/67 -
63	R. Irmã Serafina	D2034/63 - D2720/65
64	R. Barão de Jaguará	D2051/63
65	R. Expedicionarios - Souza	D2158/63
66	Av. Governador Pedro de Toledo	L2988/64 - D3161/68 -
67	R. Manuel Francisco Monteiro	L3108/64
68	R. Marjo Solon	D2417/65 - D3605/70 -
69	Av. Monte Castelo	D2499/65 - D2634/65 - D2795/66 - D2868/66 - D3439/69 - D3622/70
70	R. Tenente Gonçalves Meira	D2523/65
71	R. Luiz Gama	L3479/66
72	R. Coronel Quirino	D2870/66 - D3670/70
73	R. Angelo Franceschini	D2966/67
74	Av. João Jorge	L3659/68 - D3143/68
75	R. Antonio Claret	L3728/68
76	R. Eugenio Ferreira de Camargo	D3105/68
77	R. Diogo Prado	D3200/68
78	R. Isabelita Vieira	D3202/68
79	R. Cincinato Braga	D3287/68
80	R. João Teodoro	D3437/69
81	R. Valentina dos Santos Carvalho - Joaquim Egidio	D3647/70

Fonte: Câmara municipal de Campinas, Leis, resoluções e mais actos 1930 – 1975

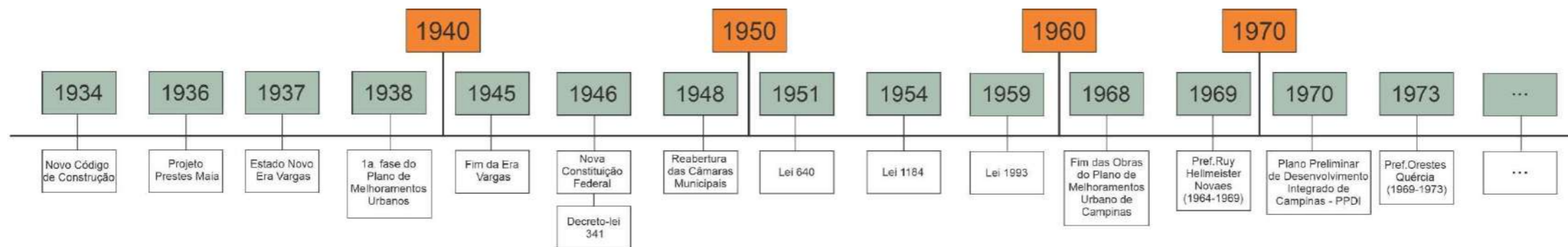


Figura apêndice 02: Linha do tempo com fatos e leis marcantes no período de 1934 a 1973

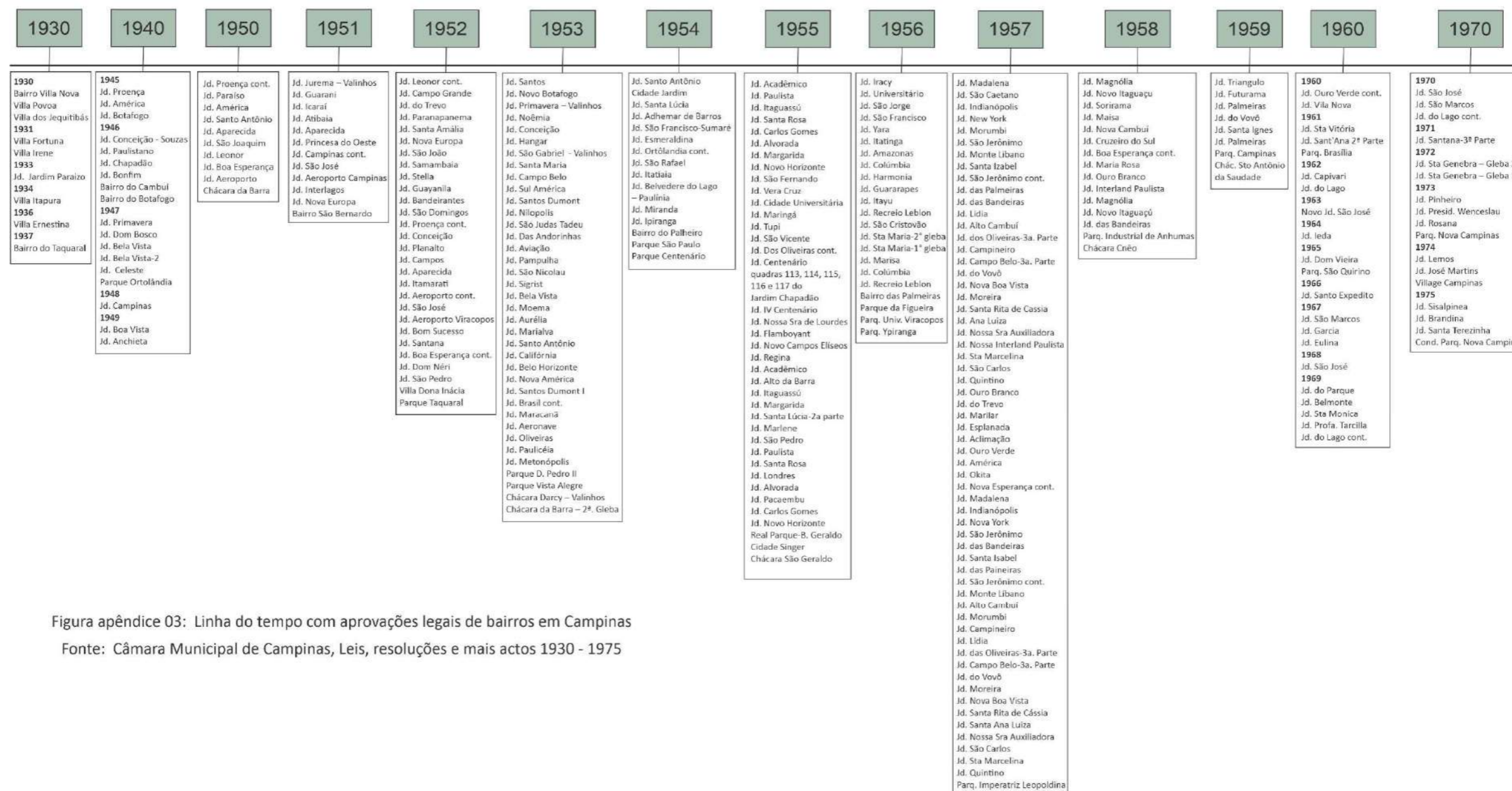


Figura apêndice 03: Linha do tempo com aprovações legais de bairros em Campinas

Fonte: Câmara Municipal de Campinas, Leis, resoluções e mais actos 1930 - 1975

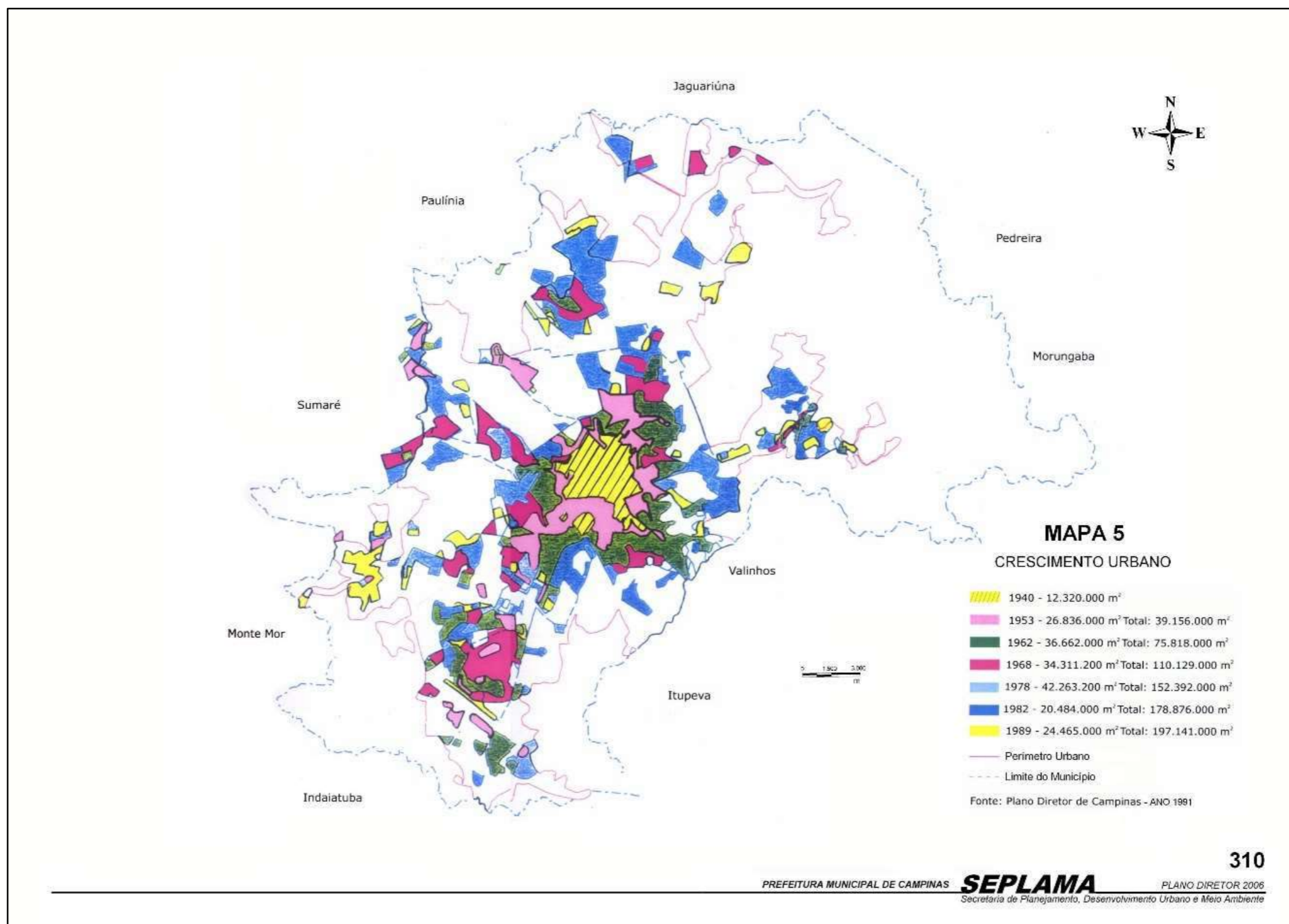


Figura anexo 01: Mapa da prefeitura de Campinas apresentando o crescimento urbano de Campinas por período

Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas, Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente

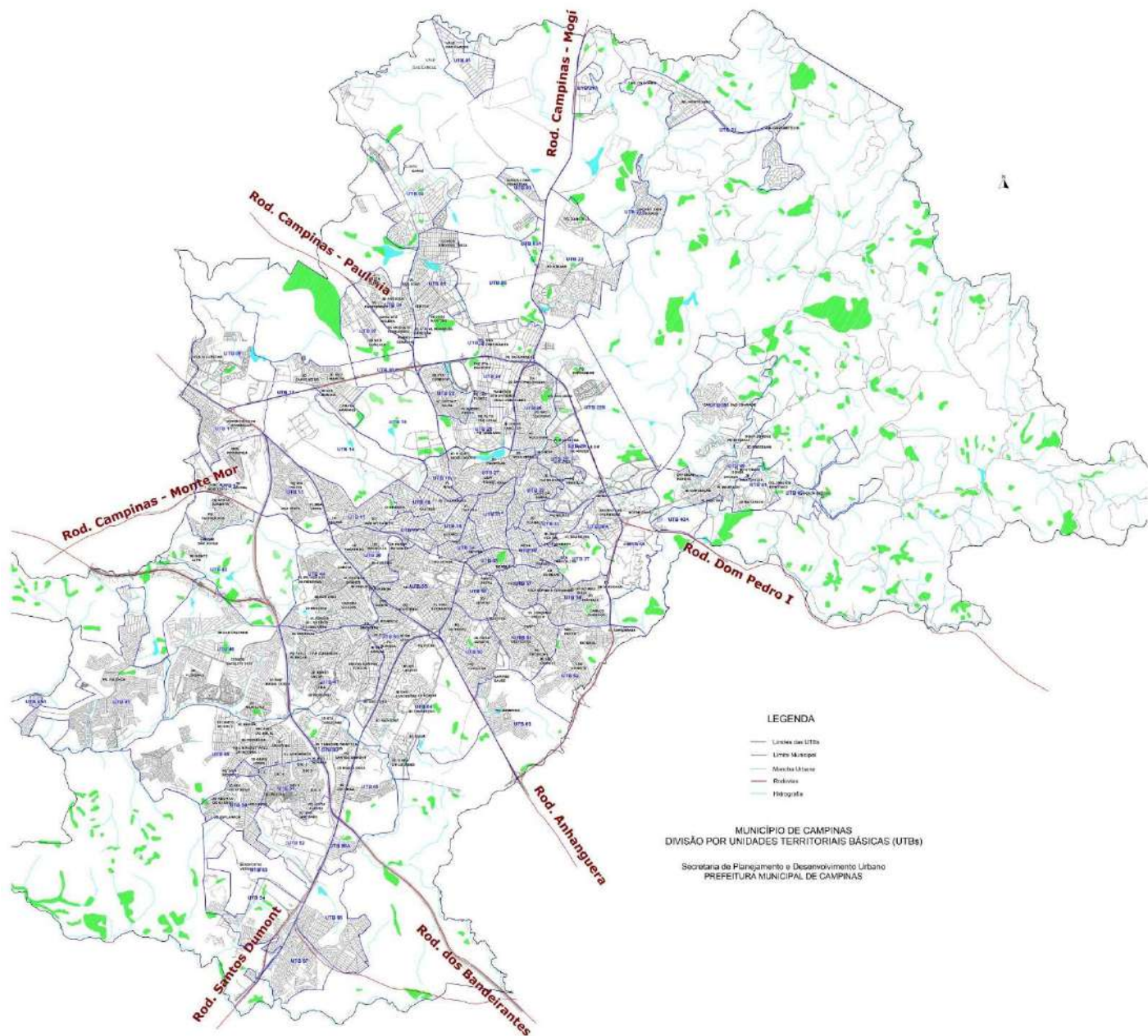


Figura anexo 02: Mapa da prefeitura municipal de Campinas com as divisões das UTBs (Unidades Territoriais Básicas)

Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas, Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano.

Tabela anexo 01: Dados das divisões das UTBs (Unidades Territoriais Básicas) informando os loteamentos/arruamentos/condomínios e sua numeração no mapa

U.T.B.	LOTEAMENTOS / ARRUAMENTO / CONDOMÍNIO
1	VILLAGE CAMPINAS/PTES 1 E 2, VALE DAS GARÇAS
2	CHÁCARAS BOA SORTE, RESID TERRAS DE BARÃO, CHÁCARAS MARUJO, CHÁC. SANTA MARGARIDA, JD. ALTO DA CIDADE UNIVERSITÁRIA, CHÁCARAS SANTA LUZIA, CHÁCARAS BELVEDERE, PQ.RIO DAS PEDRAS, RES BR. DO CAFÉ, JD DO SOL, JD ARUÃ
3	BOSQUE DAS PALMEIRAS
4	VL SÃO JOÃO, JD. AFIFE, JD. Dª NINOCA, ARRUAM AGOSTINHO PÁTARO, JD FAIM JOSÉ FERES, VL. SANTA LUÍZA, VL. SÃO JOSÉ, JD. LUIS VICENTIN, VL STA IZABEL, JD. INDEPENDÊNCIA, RECANTO YARA, VL MODESTO FERNANDES, JD. SANTA GENEBRA - PTE 4 , PQ. RES. BURATO CHÁC TRÊS MARIAS, JD AMÉRICA, {CENTRO - BG}
5	JD.STA GENEBRA - PTE 5, JD. JOSÉ MARTINS, CIDADE UNIVERSITÁRIA VL. MOKARZEL, JD. NOVO BR GERALDO, {UNICAMP}, {CENTRO MÉDICO CAMPINEIRO}
6	GLEBA 1 - CIATEC, FAZ PAU D'ALHO, FAZ ANHUMAS, JD. SÃO GONÇALO,
7	JD S GONÇALO, REAL PARQUE, PQ CEASA, BOSQUE DE BR. GERALDO, CHÁCARAS UIRAPURU, CHÁCARAS RECREIO BARÃO
8	PQ. RURAL FAZ SANTA CÂNDIDA (3ª PTE), PQ. DOS JACARANDAS, JACARANDAS, PQ DAS UNIVERSIDADES, {CAMPUS I - PUCC}
9	PQ CIDADE DE CAMPINAS,VL SAN MARTIN, RES OLÍMPIA, JD MIRASSOL, PÓLO DE ALTA TECNOLOGIA, TECHNO PARK, CDHU-EDVALDO ORSI
10	JD. CAMPINEIRO, JD. SÃO MARCOS, JD. SANTA MÔNICA, CAMPO DOS AMARAIS, VL ESPERANÇA, RECANTO FORTUNA, {CEASA}
11	JD APARECIDA, VL PE ANCHIETA, PQ MARIA HELENA, CHÁCARA BOA VISTA, CHÁCARA ANHANGUERA
12	CHÁCARA TRÊS MARIAS, CONJ HABITACIONAL VILLA RÉGGIO, CONJ RES BOA VISTA (I E II), NÚCLEO HABITACIONAL BOA VISTA I E II, JD NOVA BOA VISTA, PQ SÃO JORGE, PQ. DA FAZENDINHA, PQ. STA BÁRBARA, PQ RES BEIRA RIO, VL LUNARDI, PQ SHALOO, VL INDEPENDÊNCIA, JD ROSÁLIA, JD REGINA, MOINHO DA LAPA, {GENERAL ELETRIC DO BRASIL}
13	PARQUE VIA NORTE-1ª A 5ª PARTE, VL BOA VISTA, JÓCKEY CLUB -SP
14	ESCOLA PREPARATÓRIA PARA O EXÉRCITO, {FAZENDA DO EXÉRCITO},
15	FAZ STA ELISA, PTE DO VL NOVA
16	PQ. IMPERATRIZ LEOPOLDINA, JD. BRASIL, CHÁCARA JOÃO HERMANN, VL NOVA, VL JOSÉ MATTAR, VL VALVERDE, PTE DO JD.GUANABARA VL MARTINI, JD CHAPADÃO 1ª PTE
17	JD. EULINA, JD CHAPADÃO 2ª PTE, JD. IV CENTENÁRIO, JD. BANDEIRANTES VL OLÍMPIA,
18	PTE DO JD.GUANABARA, JD. CHAPADÃO, PTE DO JD. NOVO BOTAFOGO, PTE DA VL. ANDRADE NEVES, ARR. MAC HARDY
19	PTE DA VL ANDRADE NEVES, PTE DO JD.CHAPADÃO 2ª PTE, VL FERREIRA JORGE, BAIRRO DO BONFIM
20	JD. PACAEMBU, JD. DO VOVÔ, JD. INTERLAGOS, JD. MAGNÓLIA, VL PROOST DE SOUZA, JD. AURÉLIA, CHÁCARA CNEO, VL. SÃO BENTO PARQUE CAMPINAS, JD. STA VITÓRIA, PQ BEATRIZ, JD MIRANDA, VL AUROCAN, VL MANOEL FERREIRA, CHÁC DA REPÚBLICA
21	JD.MONTE BELLO /1ª PTE, JD. MONTE BELLO /2ª PTE, CH.GARGANTILHA, SÍTIO S JOSÉ-BANANAL, BAIRRO CARLOS GOMES, CHÁCARA BOCAIUVA NOVA, SÍTIO TSURIBA
22	PQ XANGRILÁ / PTE 1 E 2, PQ LUCIAMAR, PQ DOS POMARES, CHÁC. SÃO RAFAEL, JD MIRIAM, ALPHAVILLE , CAMPINAS /PTES 1 A 5
22A	CHÁCARAS RECANTO DOS DOURADOS, PQ IMPERADOR, ALPHAVILLE
22B	D PEDRO, RES PQ DOS RESEDAS, PTE DA GL DA FEAC
23	JD STA GENEBRA / PTES 1,2 E 3, CENTER STA GENEBRA, VL MIGUEL

	VICENTE CURY, VL COSTA E SILVA
24	PQ RURAL FAZ. STA CÂNDIDA, JD COLONIAL, MANSÕES STO ANTONIO, PQ DAS FLORES, JD PROFª TARCILA, PTE DA CHÁCARA PRIMAVERA, FAZ STA GENEBRA
25	PQ TAQUARAL, PQ ALTO DO TAQUARAL, RESIDENCIAL VILLA BELLA, ARR. FAZENDA TAQUARAL, PTE DA CHÁC. PRIMAVERA, VL VIRGÍNIA, {LAGO DO CAFÉ}
26	VL NOGUEIRA, PQ S QUIRINO, CHÁC. SÃO QUIRINO, JD SANTANA /PTES I,II E III, JD NILÓPOLIS, RESIDENCIAL GÊNESIS, PQ DAS ANHUMAS, {NÚCLEO RESIDENCIAL NOVO JD SANTANA - FAVELA}
27	JD N.S.AUXILIADORA, JD S DOMINGOS SÁVIO, GUANABARA, PTE DO ARR. FRANCISCO BUENO DE MIRANDA-TAQUARAL, VL IZA, JD. BELO HORIZONTE, JD DOM. BOSCO, VILA LINA, JD SÃO RAFAEL, JD MARGARIDA, VL ESMERALDA, JD. MARILAR, JD. NOVO TAQUARAL, JD CAMPINAS, JD. BELA VISTA, JD BELA VISTA 2, TAQUARAL, ARR. PEDRO CURTI, ROSSI BORCHI & CIA, ARR. FRANCISCO BUENO DE MIRANDA - (GUANABARA)
28	VL TRINTA E UM DE MARÇO, PQ BRASÍLIA, JD. CONCEIÇÃO, JD. BOA ESPERANÇA, JD STA INÊS, JD MADALENA, JD LÍDIA, VL LAFAYETE ALVARO
29	RESIDENCIAL ANHUMAS, RESIDENCIAL VILA VERDE, {SHOPPING CENTER IGUATEMI}, {FEAC}, {ESTAÇÃO ANHUMAS}, {SHOPPING CENTER GALERIA {CARREFOUR}}
30	ARR ELISA DIERBERGER, ARR ANGELINO ROSSI, VL ITAPURA, JD STO ANTÔNIO, JD. BOTAFOGO, VL LANE, VL SANTIAGO, VL ESTÁDIO, ARR. CHACRINHA, VILLA ULSON, ARR AVELINO N SOUZA, JD PAULISTA, REGIÃO DO GUANABARA}
31	LOT DAE, VL ELIZABETE, VL ESTANISLAU, VL SILVA TELLES, VL COLUMBIA, VL CAMBUÍ, VL LANE PTE 2, JD AMÉRICA, VL SOARES, VL AVENIENTE, ARR. FRANCISCO BUENO DE MIRANDA-CAMBUÍ, VL HELOISA, VL-ALMEIDA, VL SIQUEIRA, VL PROGRESSO CAMPINEIRO, NOVA CAMPINAS, VL PÓVOA, ARR. CHACRINHA, BAIRRO DO CAMBUÍ, VL BADIA, VL ILKA VL ERNESTINA, VL JÚLIO DE MESQUITA {REGIÃO DO CAMBUÍ}
32	JD ALTO DA BARRA, JD FLAMBOYANT, JD MOREIRA, JD SISALPÍNEA, PTE DA CHÁC DA BARRA, PTE DO JD PLANALTO, JD PRESIDENTE WENCESLAU, PTE DO JD. DAS PAINEIRAS, VL TOFANELLO, PQ RES PRES MARCONDES FILHO, VL GUARARAPES, JD N CAMBUÍ, NÚCLEO HAB JD PLANALTO
33	PTE DO JD CARLOS GOMES, JD. LUMEN CHRISTI, PTE DO JD DAS PAINEIRAS, JD. PINHEIROS, JD.MARÍLIA, JD SÃO CARLOS, PTE DO JD. PLANALTO, JD. ALTO DO CAMBUÍ, VL BOM RETIRO, JD.ITAMARATI, VL BRANDINA
34	CENTRO
35	PTE DA VL LÍDIA, VL JEQUITIBÁS, VL IZABEL, PTE JD. PROENÇA, VL ÁUREA, ARR. FRANCº B. DE MIRANDA-BOSQUE, {BOSQUE}
36	ARR. NOVA CAMPINAS, JD PARAÍSO, PQ N. CAMPINAS, JD STA MARCELINA, CONDOMÍNIO PQ NOVA CAMPINAS, PTE DO JD GUARANI, PTE DO JD PARANAPANEMA, {CAMPO DE FUTEBOL DO GUARANI}
37	{INSTITUTO BIOLÓGICO DE CAMPINAS}, {PARQUE ECOLÓGICO MONSENHOR EMÍLIO JOSÉ SALIM}
38	SÍTIO DE RECREIO GRAMADO, SÍTIO ALTO DA NOVA CAMPINAS, COND COLINAS DE SANTANDER, CHÁCARAS OAK HILLS, NOVO GRAMADO, LOTEAM. ILLE DE FRANCE, CHÁC VISTA BELA II, {CLUBE CONCÓRDIA}, {ESCOLA NOTRE DAME}
38A	PQ DA HÍPICA, BAIRRO DAS PALMEIRAS 1ª, 2ª, 3ª E 4ª PTES, {SOCIEDADE DA HÍPICA}, {CEMITÉRIO FLAMBOYANT}
39	CAMINHOS DE SAN CONRADO, PQ JATIBAIA
40	CENTRO - SOUSAS, JD. NOVA SOUSAS, JD. SORIRAMA, JD. MARTINELLI, JD. BELMONTE, VL. STA. RITA, PTE DO JD. ATIBAIA, RES. CÂNDIDO FER-

e 40A	REIRA, VL. SÔNIA, JD. SÃO FRANCISCO, JD. ROSANA, RES. ARBORETO DOS JEQUITIBÁS, VL. BOURBON, JD. ANA LUIZA, VL. SANTANA 1ª PTE, VL. SANTANA- 2ª PTE, VL. SANTANA 3ª PTE, PQ DAS HORTÊNCIAS, JD. CONCEIÇÃO, IMPERIAL PARQUE, , RES PQ DAS AUCÁRIAS,{FAZENDA SANTANA}, {CENTRO / SOUSAS}
41	JD BOTÂNICO PTES 1 e 2, COLINAS DO ERMITAGE PTES 1,2 E 3 PTE DO JD ATIBAIA, COLINA DAS NAÇÕES
42	MORADA DAS NASCENTES, JOAQUIM EGÍDIO
43	JD. MONTE ALTO, CHÁCARAS RECREIO SANTA FÉ, {COMPLEXO DELTA}
44	JD. IPAUSSURAMA, VL. PERSEU LEITE DE BARROS, JD. ROSEIRA, JD. CAMPOS ELÍSEOS, JD.NOVO ANCHIETA, PQ. IPIRANGA, JD LONDRES, JD PAULICÉIA, VL CASTELO BRANCO, JD. GARCIA PTES 1 E 2, VL PE MANOEL DA NÓBREGA 1ª e 2ª PTES, NÚCLEO HAB PE MANOEL DA NÓBREGA,
45	JD SANTA ROSA, JD. SUL AMÉRICA,CHÁC CRUZEIRO DO SUL, PQ VALENÇA 1ª E 2ª PTES, JD. NOVA ESPERANÇA, RES NOVO MUNDO, JD. NOVO RES NOVO MUNDO, JD. NOVO MARACANÃ, JD METONÓPOLIS, JD. LISA I E II, RES. SÃO LUIS, PQ RES CAMPINA GRANDE, JD CAMPINA GRANDE, JD. STA CLARA, JD. MARACANÃ, JD. LILIZA I E II, CONJ. HABITACIONAL PQ ITAJÁI, CONJ. RES.PARQUE SÃO BENTO
46	JD.PAMPULHA,JD. FLORENCE, JD. ROSSIM, CIDADE SATÉLITE IRIS, JD S. CAETANO, JD. S. JUDAS TADEU, JD MARINGÁ, JD MARIALVA, RES COSMOS, RES COSMOS I, JD URUGUAI, JD CAMPO GRANDE, RES ORION, RES LIRA, RES CENTAURO, JD OURO PRETO, CHÁC MARISA,
47	JD. NOVO CAMPOS ELÍSEOS PTES DE I à V, JD. SANTA LÚCIA PTES 1 E 2 PQ. TROPICAL, PQ RES VL. UNIÃO, JD MÁRCIA, JD. BORDON, JD YEDA, VL PALÁCIOS, JD. CAPIVARÍ, JD.DAS AMORERAS, JD. S. JOÃO, CAMPOS ELÍSEOS, JD. INDIANÓPOLIS, JD. SOUZA QUEIRÓZ, JD ALVORADA, PQ IPIRANGA, COUNTRY VILLA, JD. MARIA EUGÊNIA, JD AERO CONTINENTAL, JD STA AMÁLIA
48	NÚCLEO RES VIDA NOVA, RES PORTO SEGURO, VL VITÓRIA, RES. MAURO MARCONDES, RES SÃO JOSÉ, JD. MARAJÓ, JD. MARIA HELENA, RECANTO DO SOL I E II, JD. VISTA ALEGRE, JD. MERCEDES, JD. SHANGAI PQ. UNIVERSITÁRIO DE VIRACOPOS, PQ. AEROPORTO DE VIRACOPOS, PQ. D. PEDRO II, JD. CRISTINA, CHÁCARA S. JOSÉ, CHÁCARAS FORMOSA, CHÁCARA STA LETÍCIA, JD SÃO FRANCISCO, JD. OURO VERDE, PQ PEDRO II, PTE DA VL AEROPORTO PTE DO JD PARAÍSO DE VIRACOPOS,
49	JD. AIRES DA COSTA, JD. MORUMBI, JD STA TEREZINHA, JD. PETRÓPOLIS, PQ. MONTREAL, PQ INDUSTRIAL LISBOA, JD. MARIA ROSA, JD. ITATINGA, PTE DA VL AEROPORTO, PQ. SÃO PAULO, PQ. CANADÁ, PTE DO JD PARAÍSO DE VIRACOPOS
50 50A	JD, ADEMAR DE BARROS, CHÁC SANTOS DUMONT, JD S CRISTÓVÃO, JD. SÃO PEDRO(VIRACOPOS), JD.MELINA, JD. AERONAVE, PTE DO JD ESPLANADA, PQ. DAS INDÚSTRIAS, JD. PLANALTO DE VIRACOPOS
51	CONJ. HAB. MONS. LUÍS FERNANDO DE ABREU - DIC I, CONJ HABIT.DR ANTONIO MENDONÇA DE BARROS-DIC II, CONJ. HAB. RUI NOVAES-DIC III, CONJ. HABIT. SANTO DIAS-DIC VI, CONJ.HABIT.CHICO MENDES-DIC V, CONJ. HABIT. LECH WALESA - DIC IV, PQ VISTA ALEGRE, JD GUARARAPES, JD ACADÊMICO, VL TODESCAN, {REG DOS DICS-COHAB}
52 52A	JD N S DO LORETO, JD STOS DUMONT, JD N HORIZONTE, {DISTRITO INDUSTRIAL DE CAMPINAS}
53	JD AEROPORTO, {AEROPORTO DE VIRACOPOS}
54	JD. SANTOS DE VIRACOPOS, JD. AVIAÇÃO, JD. HANGAR, JD. CRUZEIRO DO SUL, JD. GUAYANILA, JD. CALIFÓRNIA, JD. VERA CRUZ, JD. INTERNACIONAL, JD.INTERLAND PAULISTA, JD.NOVO ITAGUAÇU, JD. SÃO JORGE, JD. CIDADE UNIVERSITÁRIA DE VIRACOPOS, JD COLÚMBIA, JD PRINCESA

	D' OESTE, VL CONGONHAS, JD STA MARIA
55	VL. TEIXEIRA, VL FORTUNA, BONFIM, VL GUILHERME, VL. CANTÚSIO, JD. STA MARIA, VL. HELENA, VL. ÂNGELA, VL PRES DUTRA, VL. RIALTO, VL. S. JOSÉ, PQ ITÁLIA, JD. D. VIEIRA, VL. RODRIGUES, PTE DO JD. DO TREVO, VL SANTANA, VL.PAULINO, SÃO BERNARDO, JD SÃO, PAULO, VL. ANHANGUERA CONT, JD. DOM NERI, PQ. INDUSTRIAL, VL. ÂNGELA MARTA, VL IAPI, VL TRIÂNGULO, VL FERREIRA, VL STA ANGELA, VL SEGALHO, JD CELESTE, VL TUPINAMBÁ, VL Dª INÁCIA, VL NICOLAU VL INDUSTRIAL, FUND CASA POPULAR
56	VL S. PAULO, VL MEIRELLES, VL. ELZA, VL JOÃO JORGE, BAIRRO PONTE PRETA, JD. LEONOR, JD LEONOR CONT, VL MARIA, CHÁC VIEIRA, CHÁC. STO ANTONIO DA SAUDADE, VL MARIETA 1ª PTE, JD. FUTURAMA, VL SEMY FERREIRA
57	JD. PROENÇA, PTE DO JD. GUARANI, JD. PARANAPANEMA, VL MARTA, JD. BARONEZA, JD. PRIMAVERA, JD. PAULISTANO, NOVO JD. S. JOSÉ, JD. OURO BRANCO, PTE DA VL.LÍDIA, VL LEMOS, JD S JOAQUIM
58	JD. S. FERNANDO, JD. ITATIAIA, JD. ANDORINHAS, JD. ITAYU, JD. CARLOS LOURENÇO, JD.TAMOIO, JD. NEW YORK, JD. STA EUDÓXIA, VL OROZIMBO MAIA, VL LEMOS
59	CIDADE JARDIM, VL POMPEIA, VL. RICA, JD. DO LAGO, VL. MIMOSA JD DAS BANDEIRAS, PTE DO JD S JOSÉ
60	JD. NOVA EUROPA, VL. CAMPOS SALES, PQ DA FIGUEIRA, PQ PRADO, BOSQUE DOS GUARANTANS, PTE DO JD DO TREVO
61	VL IPÊ, JD.DOS OLIVEIRAS 1ª, 2ª E 3ª PTE, VL.HORÁCIO TULLI, VL PARAISO, JD. OKITA, VL MARIETA II, VL. ANTONIO LOURENÇO, VL. GEORGINA VL. JOAQUIM INÁCIO, VL. PROGRESSO, VL. STA ODILA, PTE DA VL ALBERTO SIMÕES, PTE DA VL. ANTONIO FRANCISCO, VL. CARMINHA, JD. STO EXPEDITO, VL. CURA D'ARS, VL. CARLITO, JD. AMAZONAS, SWIFT, {CEMITÉRIO DA SAUDADE}
62	JD ANTONIO VON ZUBEN, VL. FORMOSA, JD. S. VICENTE, JD. IV CENTENÁRIO, JD.MONTE LÍBANO, JD. ESMERALDINA, JD. SAMAMBAIA, JD MAISA, JD. ESTORIL, JD. S. PEDRO, PTE DA VL. ANTONIO FRANCISCO JD TUPI, JD. DO VALE, PTE DO JD. PITA, JD BOM SUCESSO, JD SÃO GABRIEL, CHÁC. S. DOMINGOS, PQ DOS CISNES, JD. ALIANÇA, PTE DA VL ALBERTO SIMÕES, JD D PAULO DE TARSO CAMPOS, PTE DO JD DAS CEREJEIRAS
63	PQ JAMBEIRO, JD GUATEMALA, PQ S MARTINHO, JD STA JUDITH
64	JD. DO LAGO CONT, MORADA DAS BANDEIRAS, PTE DO JD. S. JOSÉ, VL LOURDES, PQ CAMBORIÚ, JD. STA CRUZ, JD. STA RITA DE CÁSSIA, JD. IRACY, JD. IRAJÁ, JD. CONCEIÇÃO, JD. NOÊMIA, PQ RESID. CARVALHO DE MOURA, JD. ICARAÍ, JD. STELLA, JD NOSSA SENHORA DE LOURDES, PQ OZIEL, JD NICOLAU
65	JD. NOVA MERCEDES, PQ DAS CAMÉLIAS, JD. SAN DIEGO, PQ ELDORADO, QUI-SI-SANA
66	CIDADE SINGER, JD CAMPO BELO 1, PTE DO JD CAMPO BELO 2 JD.MARISA PTE 1,2, JD. S. DOMINGOS, VL PALMEIRAS JD FORTUNATO, JD. NOVA AMÉRICA, JD. IRMÃO SIGRIST
67	JD. ITAGUAÇU 1ª, 2ª PTE, JD. FERNANDA, JD. STA MARIA 2ª PTE, PTE DO JD CAMPO BELO PTE 2, PTE DA CIDADE SINGER E PTE DO JD COLÚMBIA

Fonte: DIDC / Seplan

Tabulação: CSPS / Deplan

Fonte: Prefeitura municipal de Campinas, Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano.