Instituto de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo

Bárbara Gonçalves Guazzelli
Orientadora Prof^a. Dr^a. Telma de Barros Correia

Dissertação de mestrado

FERROVIA, TRABALHO E HABITAÇÃO

VILAS OPERÁRIAS DE CAMPINAS (1883-1919)

São Carlos
2014

**Instituto de Arquitetura e Urbanismo
Universidade de São Paulo**

FERROVIA, TRABALHO E HABITAÇÃO

VILAS OPERÁRIAS DE CAMPINAS (1883-1919)

Bárbara Gonçalves Guazzelli

Orientadora Prof^ª. Dr^ª. Telma de Barros Correia

Dissertação de mestrado

**São Carlos
2013**

Autorizo a reprodução total ou parcial deste trabalho por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

G919f Guazzelli, Barbara Gonçalves
Ferrovia, Trabalho e Habitação - Vilas operárias de
Campinas (1883 - 1919) / Barbara Gonçalves Guazzelli;
orientadora Telma de Barros Correia. São Carlos, 2014.

Dissertação (Mestrado) - Programa de Pós-Graduação
em Arquitetura e Urbanismo e Área de Concentração em
Teoria e História da Arquitetura e do Urbanismo --
Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de
São Paulo, 2014.

1. Patrimônio Industrial. 2. Habitação Operária. 3.
Vilas Ferroviárias. 4. Campinas. I. Título.

FOLHA DE JULGAMENTO

Candidata: Arquiteta e Urbanista Barbara Gonçalves Guazzelli.

Título da dissertação: "Ferrovia, trabalho e habitação: Vilas Operárias de Campinas (1883-1919)".

Data da defesa: 17/02/2014.

Comissão Julgadora:

Profa. Assoc. **Telma de Barros Correia (orientadora)**
(Instituto de Arquitetura e Urbanismo - USP)

Profa. Dra. **Jane Victal Ferreira**
(Pontifícia Universidade Católica de Campinas - PUCCAMP)

Prof. Dr. **Joubert José Lancha**
(Instituto de Arquitetura e Urbanismo - USP)

Resultado:

Presidente e Coordenador do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura Urbanismo: Professor Associado **Márcio Minto Fabrício**

Ao meu companheiro
Alexandre

Agradecimentos

Agradeço à Profa. Dra. Telma de Barros Correia pela confiança e paciência durante todo o período de mestrado e elaboração da dissertação. Agradeço também aos professores do Programa de Pós-Graduação em Teoria e História da Arquitetura e Urbanismo do Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, em especial aos professores integrantes da Comissão de Pós-Graduação pela acolhida durante o período em que fui representante discente. Agradeço especialmente ao professor Joubert Lancha e à professora Jane Victal por aceitar o convite para minha banca de qualificação, quando tive a oportunidade de escutar valiosas observações sobre a condução dessa pesquisa.

À Comissão de Organização do Café com Pesquisa, da qual fiz parte, pelo profissionalismo e pela disposição no trabalho em equipe e pela contribuição a um cenário mais rico e diverso dentro do curso.

Aos funcionários dos arquivos e bibliotecas consultados, pela disposição e confiança, em especial à Regina, responsável pelo acervo do Arquivo Municipal de Campinas. Aos funcionários da secretaria da pós, em especial ao Marcelo Celestini, por toda a solicitude nos momentos de necessidade. Ao amigo Sergio Celestini, pela acertada sugestão de que eu participasse do processo seletivo para o programa de Pós-Graduação e pela sua amizade oferecida desde os tempos da graduação.

Aos meus pais, Sérgio e Rosana, por me propiciarem uma educação exemplar desde sempre e por acreditarem que era possível minha chegada até aqui. Aos novos amigos que conheci no mestrado e aos antigos que estiveram presentes durante esse período, em especial ao amigo Ricardo Spósito que acompanhou e compartilhou das minhas dúvidas, frustrações e conquistas, sempre me animando e me lembrando da vida existente fora da Pós-graduação. À querida Cris Matos, pela influência positiva sempre incisiva sobre minha vida e pelo acompanhamento constante de meus planos e sonhos.

À CAPES e à FAPESP pela bolsa concedida, sem a qual não teria sido possível a realização dessa pesquisa.

GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. **Ferrovia, Trabalho e Habitação** – Vilas Operárias em Campinas (1883-1919). 2014. 254 p. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

Resumo

O espaço habitacional sofreu profundas alterações com a industrialização brasileira na segunda metade do século XIX e início do século XX. Preocupações com questões sanitárias, aliadas à adoção de novas tecnologias e à disseminação de novos conceitos como conforto e funcionalidade, levaram à transformação de antigos padrões urbanísticos e arquitetônicos então vigentes. Como consequência, novos modelos de habitação e de tipologias urbanas se desenvolveram. Nesse contexto, foram construídos conjuntos de moradias para trabalhadores de empreendimentos ferroviários que atuaram como um dos principais agentes de popularização de novos modelos habitacionais no estado de São Paulo. É neste panorama de desenvolvimento de novos modos de se pensar a cidade e a habitação que se situa o presente estudo de vilas ferroviárias. Este trabalho elege como recorte específico a implantação de vilas ferroviárias na Campinas industrial do final do século XIX à primeira metade do século XX, identificando o momento em que empresas e particulares investiram nesse tipo de equipamento. Como objetos de estudo serão analisadas a Vila da Venda Grande (1883), as Vilas Manoel Dias e Manoel Freire (1908-1930), a Vila da Ponte Preta (1919) e a Vila Rizza (primeiro quartel do século XX), considerando sua história e conformação espacial, além de inserção no tecido urbano. Espera-se contribuir para a história da habitação, do trabalho ferroviário e da cidade de Campinas.

Palavras-chave

Patrimônio Industrial; Habitação Operária; Vilas Ferroviárias; Campinas.

GUAZZELLI, Bárbara Gonçalves. **Ferrovia, Trabalho e Habitação** – Vilas Operárias em Campinas (1883-1919). 2014. 254 p. Dissertation (Master of Science in Architecture and Urbanism) – Universidade de São Paulo, São Carlos, 2014.

Abstract

Social habitations has faced profound changes with industrialization during the second half of the nineteenth and early twentieth century. The dissemination of new concepts such as comfort and functionality, as well as standards of morality, coupled with the adoption of new technologies and concerns about health issues, led to the transformation of old patterns urban and architectural. Consequently, new types and models of habitations were developed and built for workers of industrial clusters and rail housing. In this overview of the development of new ways of thinking about the city and housing which lies this proposed study workers' villages. This dissertation chooses as specific clipping deploying workers in Campinas industrial towns of the late nineteenth century until the first half of the twentieth century, identifying the time when companies and individuals have invested in this type of equipment. The object of study consists in analyze the workers' house Manoel Dias, Manuel Freire, Venda Grande and Ponte Preta, considering the history and spatial conformation in terms of urban integration at the time of construction. This research intends to contribute for the social habitation knowledge of the history in Brazil, through the action's analysis in Campinas.

Keywords

Industrial heritage; social housing; workers' house; Campinas.

Lista de ilustrações

Capítulo 1

Figura 1.1.	Chegada do trem na inauguração da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.	16
Figura 1.2.	Linhas férreas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.	18
Figura 1.3.	Oficinas da Companhia Mogiana.	19
Figura 1.4.	Pátio de manobras e construções do complexo ferroviário campineiro nos primeiros anos do século XX.	19
Figura 1.5.	Largo do Rosário em 1890.	21
Figura 1.6.	Antigas Oficinas da C.E.F.N.O.B. em 1906 na cidade de Bauru/SP.	25
Figura 1.7.	Perspectiva esquemática de formação urbana junto aos trilhos da C.E.F.N.O.B.	26
Figura 1.8.	Casas na Vila dos Funcionários e no conjunto de habitação Vila Dutra da C.E.F.N.O.B.	26
Figura 1.9.	Casas na Vila dos Funcionários e no conjunto de habitação Vila Dutra da C.E.F.N.O.B.	26
Figura 1.10.	Propaganda das máquinas de beneficiamento de café da Companhia Lidgerwood.	28
Figura 1.11.	Família em casa de vila ferroviária da Cia. Paulista na cidade de Campinas/SP na década de 1940.	35
Figura 1.12.	Primeira torre de energia, localizada na região do município de Pederneira/SP. 1961.	41
Figura 1.13.	Ferrovíários em depósito de locomotivas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro de Campinas no final da década de 1940.	41
Figura 1.14.	Trabalhadores de via permanente.	42
Figura 1.15.	Hospital de Lázaros na antiga Vila Industrial em Campinas em 1905.	44
Figura 1.16.	Mapa de Campinas em 1878.	45
Figura 1.17.	Mapa de Campinas datado de 1900.	47
Figura 1.18.	Mapa de Campinas em 1929.	48
Figura 1.19.	Radiais externas em roxo e a Vila Industrial em vermelho segundo o plano de Prestes Maia.	52
Figura 1.20.	Perimetral externa em laranja e a Vila Industrial em vermelho segundo o plano de Prestes Maia.	54

Figura 1.21.	Radiais internas do entorno da Vila Industrial em roxo e a Vila Industrial em vermelho segundo o plano de Prestes Maia.	55
Figura 1.22.	Perimetral média em laranja e a Vila Industrial em vermelho segundo o plano de Prestes Maia.	56
Figura 1.23.	Parques em verde e a Vila Industrial em vermelho segundo o plano de Prestes Maia.	58

Capítulo 2

Figura 2.1.	Moradia de um único cômodo.	64
Figura 2.2.	Moradia onde habitavam quatro crianças e seus pais localizada em mansarda.	64
Figura 2.3.	Corte idealizado de edifício de quatro andares na Paris do século XIX.	65
Figura 2.4.	Família com nove crianças em habitação de dois cômodos.	66
Figura 2.5.	Planta esquemática que mostra como a falta de aberturas prejudica a ventilação das edificações.	70
Figura 2.6.	Rua da Paris antiga.	70
Figura 2.7.	Estudo de iluminação ideal.	70
Figura 2.8.	Desenho que mostra a abertura ideal para favorecer a ventilação.	71
Figura 2.9.	Cozinha insalubre.	72
Figura 2.10.	Cozinha insalubre.	72
Figura 2.11.	Moradia ideal.	72
Figura 2.12.	Desenho esquemático que mostra a ventilação ideal para a cozinha.	73
Figura 2.13.	Casa própria de imigrante.	74
Figura 2.14.	Plantas de casas de imigrantes. 1893 e 1896, respectivamente.	76
Figura 2.15.	O falanstério de Fourier.	78
Figura 2.16.	Os Três Imãs, 1898. Gravura apresentada por Ebenezer Howard em seu livro Garden Cities of To-morrow.	79
Figura 2.17.	A cidade-jardim setorizada.	79
Figura 2.18.	Sucessão de cidades-jardins.	79
Figura 2.19.	Logomarca da Compagnie du chemin de fer du Nord.	81
Figura 2.20.	Linhas férreas da Compagnie du chemin de fer du Nord em 1853.	82

Figura 2.21.	Construção da cidade Lille-La Délivrance.	84
Figura 2.22.	Plano da cidade-jardim Lille-La Délivrance.	85
Figura 2.23	Casa na cidade ferroviária de Lille-La Délivrance.	87
Figura 2.24.	Casa na cidade ferroviária de Lille-La Délivrance.	87
Figura 2.25.	Vista atual de uma rua na antiga cidade ferroviária de Lille-La Délivrance, 2012.	88
Figura 2.26.	Vista atual de uma rua na antiga cidade ferroviária de Lille-La Délivrance, 2012.	88
Figura 2.27.	Vista atual de uma rua na antiga cidade ferroviária de Lille-La Délivrance, 2012.	88
Figura 2.28.	Vista aérea da fábrica de Carioba.	92
Figura 2.29.	Conjunto de casas operárias do núcleo fabril de Carioba, construídas entre 1900 e 1920.	93
Figura 2.30.	Casa de Herman Muller na década de 1940.	93
Figura 2.31.	Planta baixa de habitação em Carioba.	93
Figura 2.32.	Vista aérea da fábrica Brasital.	94
Figura 2.33.	Chalé da Brasital em 2001.	95
Figura 2.34.	Habitações da Vila Brasital em 2002.	95
Figura 2.35.	Esquema de organização dos quintalões da Vila Brasital.	95
Figura 2.36.	Vista aérea da Vila Ferroviária de Paranapiacaba.	97
Figura 2.37.	Alojamento de solteiros na Vila Velha.	97
Figura 2.38.	Residência do médico na Vila Velha.	97
Figura 2.39.	Sobrados de uso misto na Parte Alta.	98
Figura 2.40.	Casas geminadas na Vila Martin Smith em 2004.	98
Figura 2.41.	Residência do engenheiro chefe em 2005.	99
Figura 2.42.	Vista aérea do barracão de café e vila ferroviária ao sul em 2013	100
Figura 2.43.	Vila Ferroviária da Companhia Paulista em Araraquara em 1930.	100
Figura 2.44.	Casas de turma ao longo da linha férrea da Companhia Paulista em Araraquara.	101
Figura 2.45.	Escola profissionalizante da Estrada de Ferro Araraquara. 2001.	102
Figura 2.46.	Implantação da Vila da Estrada de Ferro Araraquara.	102
Figura 2.47.	Vista de casas da Vila da Estrada de Ferro Araraquara em 2001.	103
Figura 2.48.	Chafariz do Largo do Rosário.	107

Figura 2.49.	Desenhos de Saturnino de Brito para o serviço de drenagem de Campinas.	110
--------------	--	-----

Capítulo 3

Figura 3.1.	Campinas por Gilberto de Biasi na década de 1950.	117
Figura 3.2.	Moradores da Vila Industrial aguardam por desfile de carnaval. 1949.	118
Figura 3.3.	Tipologias residenciais do século XIX.	119
Figura 3.4.	Linhas férreas existentes no início do século XX e vilas aqui em estudo sobre mapa atual de Campinas.	122
Figura 3.5.	Complexo ferroviário ao norte e Vila da Venda Grande em destaque	124
Figura 3.6.	Planta de edificações da Vila Venda Grande destacadas em cinza.	124
Figura 3.7.	Renque de casas na Vila Venda Grande.	125
Figura 3.8.	Janela de uma das casas da Vila da Venda Grande.	126
Figura 3.9.	Porta de uma das casas da Vila da Rua Venda Grande.	126
Figura 3.10.	Moradia na Vila da Venda Grande.	127
Figura 3.11.	Moradia na Vila da Venda Grande.	127
Figura 3.12.	Perspectiva geral da Rua Venda Grande.	129
Figura 3.13.	Vilas Manoel Freire e Manoel Dias ao sul do complexo ferroviário.	132
Figura 3.14.	Vila Manoel Freire em laranja e Vila Manoel Dias em vermelho.	132
Figura 3.15.	Vila Manoel Freire em 1915.	132
Figura 3.16.	Habitações das vilas Manoel Dias e Manoel Freire.	133
Figura 3.17.	Capela na Vila Manoel Freire.	136
Figura 3.18.	Vila Manoel Dias. Casa com comércio voltado para a avenida.	136
Figura 3.19.	Casa na Vila Manoel Dias.	136
Figura 3.20.	Casa n.26 na Vila Manoel Dias.	138
Figura 3.21.	Casa n.26 na Vila Manoel Dias.	138
Figura 3.22.	Casa n.63, na Vila Manoel Dias.	138
Figura 3.23.	Casa n.63, na Vila Manoel Dias.	138
Figura 3.24.	Casa n.60 na Vila Manoel Dias.	138

Figura 3.25.	Casa n.60 na Vila Manoel Dias.	138
Figura 3.26.	Casas e capela na Vila Manoel Freire.	139
Figura 3.27	Casas e capela na Vila Manoel Freire.	139
Figura 3.28.	Casas na Vila Manoel Freire e cobertura de casa da Vila Manoel Dias do outro lado do muro.	139
Figura 3.29.	Portal de entrada na Vila Manoel Freire.	139
Figura 3.30.	Casa na Vila Manoel Freire.	139
Figura 3.31.	Casa na Vila Manoel Freire.	139
Figura 3.32.	Casa na Vila Manoel Freire.	140
Figura 3.33.	Casa do português Manoel Freire na Vila Manoel Freire em 2012.	140
Figura 3.34.	Portal de entrada da Vila Manoel Freire em 2011.	140
Figura 3.35.	Visão geral da Vila Manoel Freire em 2012.	140
Figura 3.36.	Casas na Vila Manoel Freire em 2012.	140
Figura 3.37.	Vista de casa geminada idealizada pela Companhia Paulista em Jundiaí.	142
Figura 3.38.	Planta baixa de casa geminada idealizada pela Companhia Paulista em Jundiaí.	142
Figura 3.39.	Planta baixa de dormitórios para maquinistas idealizadas pela Companhia Paulista em Campinas.	142
Figura 3.40.	Planta baixa e elevação de casa do guarda de estação em Valinhos idealizadas pela Companhia Paulista.	142
Figura 3.41.	Planta baixa e elevação de casa do guarda de estação em Valinhos idealizadas pela Companhia Paulista.	142
Figura 3.42.	Casa geminada para a Vila Americana idealizada pela Companhia Paulista.	143
Figura 3.43.	Habitação de três dormitórios erguida pela Companhia Paulista em Franca/SP.	144
Figura 3.44.	Casa do engenheiro residente erguida pela Companhia Paulista em Franca.	144
Figura 3.45.	Planta baixa e elevação frontal da casa de chefe da estação na Vila Americana.	144
Figura 3.46.	Complexo ferroviário ao norte e Vila Ponte Preta em linha tracejada vermelha a sudeste.	146
Figura 3.47.	Vista aérea da Vila Ponte Preta.	146
Figura 3.48.	Implantação da Vila Ponte Preta.	147

Figura 3.49.	Radburn.	148
Figura 3.50.	Elevação do portão de casas da Vila Ponte Preta.	148
Figura 3.51.	Habitação com três quartos, da Vila Ponte Preta em Campinas.	150
Figura 3.52.	Habitação com dois quartos, da Vila Ponte Preta em Campinas.	150
Figura 3.53.	Elevação de casas na Vila Ponte Preta em Campinas.	151
Figura 3.54.	Corte AB de casas na Vila Ponte Preta em Campinas.	151
Figura 3.55.	Planta de instalações sanitárias da Vila Ponte Preta.	152
Figura 3.56.	Elevação frontal de instalações sanitárias da Vila Ponte Preta.	152
Figura 3.57.	Elevação lateral de instalações sanitárias da Vila Ponte Preta.	153
Figura 3.58.	Corte AB de instalações sanitárias da Vila Ponte Preta.	153
Figura 3.59.	Casa do guarda na Vila Ponte Preta.	154
Figura 3.60.	Casas da Vila Ponte Preta.	155
Figura 3.61.	Casas da Vila Ponte Preta.	155
Figura 3.62.	Casa na Vila Ponte Preta.	156
Figura 3.63.	Casa na Vila Ponte Preta.	156
Figura 3.64.	Reforma em casa na Vila Ponte Preta.	156
Figura 3.65.	Esquadria retirada de casa na Vila Ponte Preta.	156
Figura 3.66.	Habitações erguidas pela Companhia Mogiana em Campinas.	158
Figura 3.67.	Planta de Implantação da Vila Rizza.	159
Figura 3.68.	Plantas baixas das casas da Vila Rizza.	160
Figura 3.69.	Óculo em residência da Vila Rizza em Campinas.	162
Figura 3.70.	Porta de entrada em residência da Vila Rizza em Campinas.	162
Figura 3.71.	Exemplares remanescentes da Vila Rizza em Campinas.	163
Figura 3.72.	Estação da Paulista no complexo ferroviário de Campinas.	164
Figura 3.73.	Brickwork no entablamento de casas da Vila Rizza.	164
Figura 3.74.	Frontão e óculo de casa da Vila Rizza.	164
Figura 3.75.	Vila Rizza em 2005.	165
Figura 3.76.	Nova Rodoviária em 2013.	165

Lista de tabelas

Capítulo 1

Tabela 1.1.	Número de imigrantes transportados pela Companhia Paulista.	33
Tabela 1.2.	Divisões e subdivisões de trabalho adotadas pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro.	39

Capítulo 2

Tabela 2.1.	Número de pessoas que poderiam dormir em um mesmo quarto.	71
Tabela 2.2.	Relação de cidades-jardins francesas erguidas pela Compagnie du chemin de fer du Nord.	83
Tabela 2.3.	Média de área construída por habitação pelas companhias ferroviárias paulistas.	103

Capítulo 3

Tabela 3.1.	Imigrantes transportados pela Companhia Paulista no período de 1883 a 1909.	131
-------------	---	-----

Sumário

Introdução	01
-------------------	-----------

Capítulo 1

A ferrovia em Campinas	09
-------------------------------	-----------

1.1.	Ferrovia e economia cafeeira em Campinas	11
1.2.	O desenvolvimento do complexo ferroviário campineiro	23
1.3.	A empresa ferroviária e o trabalho assalariado	32
1.4.	A implantação das vilas e a formação de um bairro operário em Campinas	44

Capítulo 2

Cidade, higiene e habitação	61
------------------------------------	-----------

2.1.	A reforma urbana no final do século XIX e início do XX	63
2.2.	Arquitetura e cidade pela ótica dos reformadores sociais	77
2.3.	Vilas Operárias e Ferroviárias	90
2.4.	A política higienista e a moradia em Campinas	105

Capítulo 3

Vilas ferroviárias em Campinas	115
---------------------------------------	------------

3.1.	Vila da Venda Grande (1883)	123
3.2.	As vilas geminadas Manoel Dias e Manoel Freire (1908-1930)	130
3.3.	A vila dos ferroviários na Ponte Preta (1919)	141
3.4.	Vila Rizza (entre 1900 e 1920)	158

Considerações finais	167
-----------------------------	------------

Referências	175
--------------------	------------

INTRODUÇÃO

As vilas operárias surgiram no século XIX como uma prática adotada para solucionar o problema de habitação da classe trabalhadora. Na Europa, os empreendimentos industriais investiram na construção de vilas operárias por dois motivos distintos, mas complementares. Por um lado, os trabalhadores morariam perto de seus locais de trabalho, além de suprir parte da demanda que então existia por moradias. Por outro, as empresas assumiram um caráter paternalista, criando dessa forma um duplo papel de benfeitoria e dominação ao calar greves e impor regras ao cotidiano operário. No Brasil, os fundamentos da produção de habitações pelos industriais foram os mesmos. Além de oferecer aos trabalhadores novas condições de vida, a moradia nas vilas também contribuiu para afastá-los dos hábitos rurais e treiná-los para o trabalho (CORREIA, 2004).

As Vilas Ferroviárias possuem características semelhantes às Vilas Operárias, sendo ambas modelos de produção de habitação que buscavam fixar mão-de-obra perto de seu local de trabalho (MORAIS, 2002). As Vilas Ferroviárias são parte integrante dos complexos ferroviários e, sendo assim, participaram da urbanização e do desenvolvimento econômico do interior do estado. Além dos proprietários de companhias ferroviárias e dos industriais, empreendedores privados também ergueram conjuntos de moradias sobretudo para aluguel à classe trabalhadora. Seguindo em grande parte o modelo das vilas criadas por empregadores, estes conjuntos de casas também ficaram conhecidos como Vilas. Essas habitações foram construídas por empresas imobiliárias ou indivíduos – muitos deles fazendeiros – que buscavam empregar economias para obtenção de fontes adicionais de renda.

Com o entendimento do processo histórico de implantação desses tipos específicos de moradia, que buscou responder, na maioria das vezes, a demandas resultantes da industrialização, pode-se perceber a amplitude do processo de construção destes conjuntos. Faz parte da constituição de vilas ferroviárias nas primeiras décadas do século XX, por exemplo, a implantação da ferrovia no estado de São Paulo. Atrélada à cultura cafeeira iniciada no século XIX, a ferrovia possibilitou mais rapidez e menor perda no transporte do café até o porto, gerando consequentemente mais lucro aos fazendeiros. Em vista disso, os trilhos foram construídos muitas vezes acompanhando as fazendas de café. As linhas férreas que eram então implantadas alcançavam lugares pouco habitados com pouca ou nenhuma infraestrutura, o que fez da construção de casas por parte das Companhias de Estrada de Ferro uma estratégia fundamental no processo de expansão dos trilhos e, consequentemente, da urbanização.

Os projetos dessas habitações eram pensados visando

oferecer a seus moradores infraestrutura básica e condições mínimas de higiene, além de manter os empregados próximos ao local de trabalho. Casas para ferroviários foram erguidas não somente ao longo das linhas, como também próximas de oficinas, armazéns, cruzamentos e estações. Segundo levantamento realizado por MORAIS (2002), do final do século XIX até metade do XX, as cinco principais Companhias Ferroviárias então existentes no interior de São Paulo ergueram aproximadamente 6000 casas, sem contar as Vilas construídas pela São Paulo Railway e pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Reservando-se algumas especificidades, a cidade de Campinas se insere nesse contexto. Sua formação como cidade industrial deve ser entendida no contexto do sistema produtivo cafeeiro. A constituição e configuração do sistema férreo implantado na cidade nesse período foram determinantes para a formação de uma rede urbana significativa, tornando a região um modelo de distribuição e expansão agrícola. Esse cenário de crescimento, no entanto, provocou um aumento substancial da população campineira numa cidade que não contava com infraestrutura para suportar essa demanda, fato agravado pelo surto de febre amarela por toda a década de 1890. A valorização do mercado imobiliário, por sua vez, provocada pela urbanização crescente de Campinas, contribuiu para a ocupação de seus arrabaldes, sendo essa uma opção de oferta de moradia por parte dos empregadores para abrigar operários. Dentre diversos conjuntos erguidos nesse contexto, encontram-se as Vilas Ferroviárias aqui em estudo, construídas ou adquiridas pelas companhias ferroviárias e por particulares. As Vilas Ferroviárias constituíam o principal elemento de fixação do trabalhador em seu local de trabalho, sendo essenciais para o avanço da malha ferroviária no estado. Em muitos locais elas atuaram como base de fundação da cidade ou como expansão de núcleos urbanos. Além disso, sua disseminação provocou mudanças significativas que influenciaram a produção habitacional, oferecendo grande diversidade tipológica no que diz respeito a técnicas construtivas, materiais, novos programas e diferentes espacialidades.

Três grandes temas foram então tratados na análise do objeto deste trabalho: a implantação das linhas férreas e sua expansão no estado de São Paulo, o trabalho ferroviário e a moradia destinada a trabalhadores do final do século XIX e início do XX. Buscando estudar e compreender esses fatores, este trabalho propõe uma análise de conjuntos representativos de Vilas Ferroviárias em Campinas, sendo essa uma cidade que possui um significativo complexo ferroviário. Como objetos de estudo foram elencadas cinco vilas com diferentes características, erguidas no entorno da Estação da Companhia Paulista, sendo elas: a Vila da Venda Grande, de 1883; a Vila dos Ferroviários

no bairro da Ponte Preta, de 1919; a Vila Rizza, do primeiro quartel do século XX; a Vila Manoel Dias, datada de 1908; e a Vila Manoel Freire, cuja construção foi iniciada em 1919, o que resulta em um período de análise que vai de 1883 a 1919. A pesquisa foi realizada considerando-se as condicionantes e os impactos da inserção urbana das vilas, o ideário da época e, por fim, seu alcance sobre elas no que diz respeito a programa, morfologia e relações espaciais. O trabalho buscou considerar ainda a história do trabalhador urbano do final do século XIX e início do XX para melhor compreender os impactos provocados por essa iniciativa sobre a organização social ferroviária.

Para tanto, esse trabalho se baseou, em termos metodológicos, em pesquisa bibliográfica, fontes primárias e levantamento de campo. A pesquisa bibliográfica realizada sobre o tema nos permitiu reunir o instrumental teórico necessário às investigações sobre os objetos de estudo. As informações foram estruturadas segundo os três grandes temas que norteiam os objetivos da pesquisa: a implantação das linhas férreas, em especial na cidade de Campinas; o trabalho operário do início do século XX, particularmente o ferroviário; e a construção de vilas ferroviárias. O recorte temático desta pesquisa envolve obras de Arquitetura e Urbanismo que tratam de arquitetura ferroviária e da moradia operária do final do século XIX e início do XX, especialmente no Brasil, assim como de obras que discutem o processo de industrialização das cidades paulistas nesse período.

Os trabalhos de alguns autores se mostraram fundamentais para o desenvolvimento dessa etapa. Nesse sentido, a habitação urbana do final do século XIX e início do XX, assim como a construção de vilas operárias no Brasil, em São Paulo no particular, tem sido objeto de um conjunto importante de publicações. Entre eles destacaram-se os estudos sobre habitação de Luís Saia (SAIA, 1978), Carlos Lemos (LEMOS, 1989), Marisa Varanda Carpíntero (CARPINTERO, 1990), Sidney Chalhoub (CHALHOUB, 2006) e Telma de Barros Correia (CORREIA, 2004), em especial seu livro *A Construção do Habitat Moderno no Brasil (1870 – 1950)*.

No tocante aos trabalhos sobre vilas operárias, foram de grande revelância os estudos de Eva Blay (BLAY, 1985), Danielle Couto Moreira (MOREIRA, 2007), Mary H. Balleiras (BALLEIRAS, 2003) e Telma de Barros Correia (CORREIA, 1998). Outras pesquisas incorporam especialmente a análise de vilas ferroviárias, como é o caso das pesquisas de mestrado de Thaís Fátima dos Santos Cruz (CRUZ, 2007), intitulada *Paranapiacaba: A Arquitetura e o Urbanismo de uma Vila Ferroviária e principalmente a de Marcelo de Moraes (MORAES, 2002), cujo título é As Vilas Ferroviárias Paulistas – Arquitetura e as relações urbanas nos Núcleos Habitacionais Ferroviários. Ainda sobre o tema, importantes*

contribuições foram feitas sobre a produção pública de moradias sociais pelo trabalho de Nabil Bonduki (BONDUKI, 1998), enquanto referências sobre a produção privada foram buscadas nos trabalhos de Maria Ruth Amaral de Sampaio (SAMPAIO, 1998).

Entre os estudos que nos forneceram elementos sobre o tema do trabalho operário, estão os ensaios de antropologia de Eunice Ribeiro Durham (DURHAM, 2004), além do trabalho de Liliana Segnini (SEGNINI, 1982) e de Wilma Costa (COSTA, 1976), que versam sobre o trabalho assalariado nas ferrovias do estado de São Paulo. No que diz respeito às relações de poder presentes nas vilas ferroviárias, foram de fundamental importância os estudos de Michel Foucault (FOUCAULT, 1975; 1989; 2005) no âmbito internacional e os trabalhos de Telma de Barros Correia (CORREIA, 1998; 2004) quanto ao contexto nacional.

Com relação à implantação das linhas férreas, adotamos como referência básica o livro de Adolpho Augusto Pinto (PINTO, 1903). Já sobre o período cafeeiro no estado de São Paulo e o desenvolvimento das ferrovias, podemos destacar os trabalhos de Wilson Cano (CANO, 1977), Celso Furtado (FURTADO, 2006), Ana L. D. Lanna (LANNA, 2004) e Nilson Ghirardello (GHIRARDELLO, 2002). Também faz parte da pesquisa estudos sobre a urbanização e o desenvolvimento da cidade de Campinas durante o período analisado. Dentre um conjunto expressivo de trabalhos, podemos citar os produzidos por Celso Maria de Mello Pupo (PUPO, 1983), Ulysses Semeghini (SEMEGHINI, 1988), José Roberto do Amaral Lapa (LAPA, 1996), Daisy Serra Ribeiro (RIBEIRO, 2007), Camila Moreno de Camargo (CAMARGO, 2010) e José Luiz Ferreira Grieco (GRIECO, 2011).

A etapa seguinte consistiu em levantar material sobre os objetos de estudo em fontes primárias. Nesses levantamentos foram coletadas e selecionadas informações relativas ao tema proposto tanto em fotografias e cartografia, quanto em processos de tombamento, aprovação de projetos, desenhos, croquis, memoriais descritivos, catálogos de arquitetura e sites na internet, visando aquisição de dados complementares à compreensão dos objetos de estudo. Para esse fim foram fundamentais as diversas visitas feitas ao Arquivo Municipal de Campinas. Ali encontram-se documentos de regularização, aprovação de projetos, registros de arrendamento e emplacamento das casas e relatórios de fiscalização, constituindo documentos primordiais para o andamento da pesquisa. Faz parte desse material alguns desenhos de vilas ferroviárias apresentados nessa dissertação, particularmente as pranchas de projeto da Vila da Ponte Preta, assim como os mapas históricos de Campinas. Muitas informações foram coletadas também no site do Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas, onde estão disponibilizados todos os processos de

tombamento realizados pelo órgão, em arquivo digital. Esse material permitiu compreender e confrontar diversas informações adquiridas durante a pesquisa, em especial sobre as vilas da Venda Grande, Manoel Dias e Manoel Freire. Com relação ao material iconográfico da época, muitos registros foram encontrados no Centro de Memória da Unicamp. Porém, apesar desse acervo apresentar vasto material, ao pesquisador só é permitido coletar dez imagens, o que limitou o trabalho dessa pesquisadora e a introdução desse tipo de representação na dissertação. Também foi feita nessa etapa visitas ao Museu da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que herdou o material da extinta FEPASA. O acervo infelizmente não está catalogado, dificultando o trabalho de seus visitantes. Estão ali presentes todos os relatórios realizados pela companhia, assim como desenhos projetuais dos mais diversos, mapas, depoimentos e jornais lançados pelos sindicatos. O material fotográfico porém não se encontra à disposição e o museu aguarda há alguns anos a abertura de uma licitação por parte do IPHAN para que seja feita a higienização e a digitalização do material.

Em seguida foi feito o levantamento de campo. Durante a pesquisa constatamos que a maior parte das vilas não abrigam os moradores originais ou suas famílias, o que impossibilitou as entrevistas formais inicialmente propostas. Com o andamento do trabalho, optamos por focar na análise documental das vilas ferroviárias em estudo, comparando-as, pois representam um universo rico de modelos habitacionais que foram difundidos no início do século XX. O levantamento de campo, portanto, abrangeu diversas visitas aos conjuntos habitacionais em análise, assim como o reconhecimento de seu entorno e a realização de levantamentos fotográficos, com o objetivo de reconhecer vestígios dos primeiros anos de construção. O material iconográfico foi produzido afim de que as imagens facilitassem o reconhecimento de técnicas construtivas da época, da espacialidade adotada e das relações entre as casas e o complexo ferroviário. Por falta de sua documentação nos arquivos, foi apenas nessa etapa que constatamos a Vila Rizza como um conjunto representativo das vilas ferroviárias, sendo assim incorporada à pesquisa.

A análise dos dados que foram reunidos, assim como a realização de leituras e levantamentos complementares, constituem as últimas etapas metodológicas. Esse material foi analisado de acordo com os temas que nortearam os objetivos da pesquisa, levando-se em consideração a implantação, a configuração espacial, a conformação arquitetônica e o programa das vilas ferroviárias, resultando na dissertação final¹.

Nesse estudo abordamos aspectos pouco explorados das Vilas Ferroviárias de Campinas, como sua importância enquanto

1. Para facilitar a leitura, a ortografia de todos os documentos analisados e transcritos foi atualizada.

testemunho da reforma da moradia operada no mundo industrial e seu papel na constituição do primeiro bairro operário da cidade. Enquanto arquitetura, as vilas ferroviárias se inserem no contexto de construção de um novo modelo de habitação. Estão intrinsecamente ligadas ao contexto histórico e econômico da expansão industrial, refletidas na forma moderna de ver o mundo e de se pensar a arquitetura através da introdução de conceitos até então inexistentes. Enquanto preservação da memória, as vilas ferroviárias são testemunhos importantes para a história do trabalhador e podem relatar não apenas detalhes de seu cotidiano, como também relações estabelecidas na hierarquia das companhias ferroviárias. Esperamos dessa forma que essa pesquisa contribua para a compreensão de mudanças correlatas à industrialização brasileira e à instituição do habitat moderno, além de colaborar para a preservação da memória ferroviária.

Capítulo 1

A FERROVIA EM CAMPINAS

1.1. Economia cafeeira e ferrovia em Campinas

As transformações ocorridas em Campinas – inclusive no âmbito da moradia proletária – a partir da segunda metade do século XIX estão intimamente relacionadas à sua conversão em importante centro ferroviário, associado à produção de café e à industrialização. O complexo ferroviário ali formado fez parte de uma importante rede de transporte no estado no período que vai do fim do século XIX até a segunda metade do século XX. O início de seu desenvolvimento se deu com o prolongamento da linha que fazia o transporte do café até o porto de Santos.

Foi com o intenso desenvolvimento que o cultivo do café alcançou em São Paulo em meados do século XIX que surgiu a intenção de construir uma estrada de ferro ligando o porto de Santos ao interior da província. Após algumas tentativas frustradas, constituiu-se a São Paulo Railway Company¹, cuja construção iniciou-se em 24 de novembro de 1860. Com uma diferença de nível de 800 metros, seus trilhos venceram a cordilheira marítima com uma técnica inovadora para a época. Seu tráfego foi inaugurado em 16 de fevereiro de 1867, tendo a estrada bitola larga de 1,60 m e extensão total de 139 km (PINTO, 1903, p. 31-35).

O traçado estratégico dessa linha férrea garantiu o escoamento de produtos agrícolas do estado de São Paulo para o porto de Santos. Antes de sua chegada, o transporte precário do café e de outros produtos trazia algum prejuízo ao produtor. Com a instalação das linhas férreas na região, tornou-se possível a ampliação de áreas de cultivo devido à facilidade de escoamento da produção, além da utilização do capital que antes era perdido devido ao transporte deficiente. Além disso, a chegada da ferrovia estimulou o surgimento de novas indústrias e inovações na arquitetura com a importação de materiais e tecnologia inexistentes no país até então. Em 1855, em discurso de José Antônio Saraiva, então Presidente da Província, pode-se perceber a importância da implantação das linhas férreas para o período:

“(…) Essas vantagens são: o desenvolvimento do comércio de Santos, o desenvolvimento do trabalho livre e da colonização espontânea, a redução do preço dos transportes a uma terça parte do que se paga atualmente, o melhoramento dos processos industriais, o aumento do valor das terras, a cessação das despesas públicas com a estrada que tem de ser substituída pela linha férrea, a influência da facilidade das comunicações sobre o estado moral e político da Província, a criação do espírito de empresa. Faço votos, Senhores, para que tão grande e importante melhoramento se realize. Ele abrirá para o comércio, para a agricultura e para a civilização esses férteis e ricos vales que se estendem até ao Paraná e são formados pelos rios Tieté, Mogy-Guassú e outros” (PINTO, 1903, p. 30).

1. Há ampla bibliografia sobre o tema, a exemplo das referências: PINTO, Adolpho Augusto. História da viação pública de S. Paulo (Brasil). São Paulo, Typ. e papelaria de Vanorden, 1903; CYRINO, Fábio. Café, Ferro e Argila – A história da implantação e consolidação da the San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltda. Através da análise de sua Arquitetura. São Paulo: Landmark, 2004. Sobre a vila ferroviária que essa companhia ergueu pode-se citar: SANTOS CRUZ, Thais Fátima. Paranabiaca: Arquitetura e Urbanismo de uma Vila ferroviária. Dissertação de Mestrado. Escola de Engenharia de São Carlos. 2007.

Dentre os papéis que assumiu, as estradas de ferro foram poderosos agentes de atração e concentração de trabalho assalariado. Porém, apesar do trabalho nas ferrovias ter aparecido como alternativa a trabalhadores nacionais livres e imigrantes europeus decepcionados com as condições de trabalho oferecidas pela agricultura, a mão de obra era escassa, provocando até mesmo o aumento do preço da diária de trabalho em alguns casos na tentativa de atraí-los e mantê-los empregados. A construção de moradias foi uma das principais tentativas de convencer o operário a permanecer no emprego. Muitos conjuntos de casas foram erguidos ao longo das linhas férreas tanto pelas companhias ferroviárias, quanto por particulares atraídos pelo desenvolvimento urbano impulsionado pela chegada da ferrovia. A construção desses conjuntos habitacionais foi feita muitas vezes em lugares antes inabitados ou carentes de infraestrutura. Por isso, o fortalecimento da cultura cafeeira aliada à expansão ferroviária é parte fundamental da urbanização do território no estado de São Paulo. Muitos são os exemplos de cidades originadas pelas estações ou pelas vilas que abrigavam trabalhadores da ferrovia.

Na proporção em que a “marcha do café” caminhou para o oeste do estado de São Paulo, a ferrovia acompanhou a estruturação e expansão do complexo cafeeiro, estendendo seus trilhos por muitos quilômetros, fazendo o transporte de trabalhadores, tecnologias, serviços e alimentos essenciais à dinâmica cafeeira. O fazendeiro já não pagava altas tarifas pelo transporte e sua produção chegava com segurança ao porto exportador. Essas consideráveis vantagens contribuíram para o desenvolvimento crescente da agricultura cafeeira a partir de então, isso porque o transporte anterior feito por tropas de burros acarretava perdas significativas no seu caminho, além de não oferecer a mesma rapidez no transporte da produção. Segundo SEMEGHINI (1991, p. 34), cálculos da época mostram que um lote (6 ou 7 animais) transportava 1000 arrobas/ano de café. Em municípios que produziam anualmente 500.000 arrobas, por exemplo, fazia-se necessária a utilização de 500 lotes, ou seja, 3000 animais. 20% da força de trabalho servia a esse sistema, sendo altas as despesas com a manutenção das tropas. Os fretes chegavam a consumir mais de um terço do valor do café e simbolizavam um poderoso obstáculo na incorporação de novas terras. Com a chegada das linhas férreas, esse meio de transporte foi superado, pois não havia meios de competir com o moderno sistema que se implantava e, sendo profunda a diferença entre os dois sistemas, tornou-se inevitável a substituição de um pelo outro (LANGENBUCH, 1971, p.98). Pode-se assim compreender a revolução que a rede ferroviária representou para a dinâmica cafeeira. Segundo COSTA (1976, p.151), as ferrovias assumem já nos primeiros anos do século XX um papel econômico importante no estado:

"As receitas ferroviárias correspondiam a 71% do valor bruto da produção industrial paulista em 1907, sendo que o conjunto das receitas da Companhia Paulista e da Mogiana representava para o mesmo ano uma quantia correspondente a 95% do valor da produção têxtil. Quanto ao caráter criador de emprego, uma só cifra é suficiente: as ferrovias paulistas empregavam em 1910 o total de 18.501 trabalhadores, enquanto que a indústria paulista ocupava, no mesmo ano, 24.186" (COSTA, 1976, p.151).

Em um momento anterior à implantação dos trilhos, a primeira estrada a cruzar a região onde hoje se localiza Campinas foi a Estrada de Goiás. Essa estrada serviu primeiro aos bandeirantes e, depois, aos viajantes que carregavam suas cargas em muares (PUPO, 1983, p. 25). Esse era um dos caminhos ligados ao abastecimento das regiões mineradoras. Localizada entre duas bacias hidrográficas, essa estrada possibilitava a integração com a navegação como opção de meio de transporte, o que contribuiu fortemente para que esse fosse um dos caminhos mais utilizados nesse período. Algumas cidades constituídas ao longo de sua extensão, como Campinas, Itu e Jundiaí, se desenvolveram a partir de assentamentos que se localizavam próximos às margens dos rios e faziam parte da rota de circulação que ali se desenvolveu. Com relação à cidade de Campinas, conforme CARPINTERO (1991,p.18), a ocupação dessas terras se deu da seguinte forma:

"O rio Atibaia, no Município de Campinas, recebe em sua margem esquerda um pequeno afluente, o ribeirão Anhumas, que corre em geral no sentido Sul-Norte, paralelamente àquele. O vale do Anhumas se constitui num primeiro eixo de ocupação de terras da região, pois é em sua bacia que se localizam as primeiras sesmarias, depois, algumas das grandes fazendas de café e onde se situam os bairros rurais que acabam por dar origem à cidade de Campinas" (CARPINTERO, 1991, p.18).

Foram as possibilidades de navegação e as condições topográficas das terras entre rios, mais planas, que permitiram o assentamento das primeiras roças na região. Com os assentamentos constituídos ao longo dos anos, pode-se dizer que o Caminho de Goiás, sendo também a estrada por onde circulava o fluxo mercantil das áreas de mineração, adquiriu um papel estruturador no estado. Campinas era um de seus pousos, garantindo descanso e suprimentos para as tropas que se utilizavam desse caminho.

Com o declínio da mineração, muitas pessoas retornaram das minas para São Paulo e uma das regiões que as recebeu foi a região de Campinas, por volta de 1760, onde já se começava a produzir açúcar. Muitos assentamentos se desenvolveram nesse período devido à quantidade de novos habitantes que ali chegavam para se dedicar

à cultura da cana. Em pouco tempo a riqueza proveniente dessa produção começou a se manifestar na elevação da qualidade de vida das áreas das propriedades rurais que ali se localizavam. Na primeira metade do século XIX, devido ao bem sucedido desenvolvimento da cultura açucareira, Campinas foi convertida em uma das vilas mais importantes da Capitania (PUPO, 1983, p. 25). SEMEGHINI (1991, p.16) expõe que, em 1775, a população do aglomerado é composta de 266 pessoas, passando a 6000 em 1836, das quais 3950 eram escravos. Havia três engenhos em 1774, tendo esse número subido para 93 em 1836. Com a diversificação do sistema viário da província provocada pela produção canavieira desenvolveu-se uma rede urbana regional, sendo Campinas já em 1840 um importante centro de dispersão de caminhos. A povoação que ali se encontrava acabou por centralizar a produção agrícola do quadrilátero do açúcar, além de receber algum tráfego do mercado das minas, incorporando conseqüentemente um entrocamento de estradas devido à sua importância. Nesse processo, a sociedade agrária de subsistência que ali existia diminuía de importância e outros setores ligados à produção do açúcar se desenvolviam, fazendo aumentar o número de escravos, artesãos e pessoas trabalhando com serviços. Começava aqui a formação de um centro urbano em Campinas, que alcançou um crescimento considerável nas décadas seguintes (SEMEGHINI, 1991, p.18).

Apesar de não ter atingido a importância da produção nordestina, a cultura do açúcar foi responsável pela consolidação de uma estrutura agrária em São Paulo, dando o suporte necessário à posterior lavoura cafeeira. Assim sendo, a maioria dos “barões do café” eram senhores rurais e de famílias de produtores de açúcar do final do século XVIII. Também o capital acumulado no comércio com as minas, assim como o bandeirismo e o tropeirismo, fazem parte da origem dessa riqueza. As primeiras sementes de café foram trazidas por senhores de engenho pioneiros nesse cultivo e já em 1804 sua pequena produção constava das estatísticas de produção da vila como planta ornamental ou medicinal.

Quanto à organização da produção cafeeira no estado de São Paulo na primeira metade do século XIX, podemos caracterizá-la pela exploração escravista, pela produção em grande escala com baixa margem de lucro devido ao transporte ainda precário e pelo uso predatório e extensivo de mão-de-obra e terras. Num segundo período, compreendido entre a década de 1850 e a de 1870, algumas técnicas mais modernas de cultivo e beneficiamento começaram a ser utilizadas e o trabalho livre passou a ser introduzido em maior escala, apesar do sistema ainda ser escravista. Isso porque a partir de 1830, algumas restrições ao tráfico provocaram aumento do preço do escravo,

desencadeando a crise na economia do Vale do Paraíba. Possuindo terras de menor qualidade, essa região não era capaz de concorrer com as vantagens que outras áreas ofereciam (CANO, 1977, p.19).

A partir de então, o uso de mão-de-obra livre cresceu até se tornar predominante, sendo grande parte em regime de colonato. É nesse período que o cultivo do café conhece a tecnologia, trazida pela implantação das ferrovias e pelas máquinas de beneficiamento do café, que acabaram por revolucionar a produção. Mas é principalmente a partir de 1886 que se consolida o complexo cafeeiro paulista, sendo possível observar o crescimento da produção cafeeira no Oeste Paulista a partir da década de 1840, em paralelo ao seu declínio no Vale do Paraíba. Contribuiu para esse desenvolvimento os solos mais novos e mais apropriados, a utilização das novas tecnologias e o estabelecimento de trabalhadores livres ao invés de escravos, elementos que já vinham se estabilizando nesse cenário. Segundo CARPINTERO (1991, p.21), “tudo isso levou a região, a partir principalmente de 1850, à posição de pólo dinâmico da economia brasileira”. Campinas, durante esse processo, havia sido elevada à categoria de cidade em cinco de fevereiro de 1842 e apresentava alguma vida urbana, apesar de sua população ser predominantemente rural. Nesse período, a cidade abrangia o que mais tarde seriam as cidades de Americana, Monte-Mór, Nova Odessa, Paulínia, Santa Bárbara d’Oeste, Sumaré e Valinhos.

É nesse contexto que as linhas férreas chegam em Campinas. Frente ao forte desenvolvimento da produção cafeeira na região, houve interesse por parte de fazendeiros, negociantes e capitalistas, de prolongar os trilhos férreos de Jundiaí, com o objetivo principal de escoar a crescente produção. Como a pressão exercida sobre os ingleses para que os trilhos da The São Paulo Railway Company fossem estendidos não deu resultados, formou-se um grupo de 654 fazendeiros de Campinas, Araras, Limeira e Rio Claro para criar uma nova companhia². A Província, por sua vez, não dispunha de recursos suficientes para empreender o desenvolvimento de uma rede ferroviária, portanto a instalação de novos trilhos se dava na medida em que os proprietários locais se mostravam interessados e agiam para que isso acontecesse³ (PINTO, 1903, p. 37).

A partir dessa iniciativa, inaugurou-se em 30 de janeiro de 1868 a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, primeira empresa de capital nacional constituída como sociedade anônima. A assembleia reunida nesse dia contou com a presença do presidente da Província, o Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho, e foram ali discutidos e aprovados os estatutos da companhia. A solene inauguração de toda a linha Jundiaí – Campinas (Figura 1.1) foi em 11 de agosto de 1872 e media 45 quilômetros de extensão, com a mesma bitola larga de 1,60m

2. Porém, para que a rede ferroviária fosse ampliada, era preciso que os ingleses abrissem mão da concessão outorgada a eles em 1860. A expansão das linhas havia sido adiada, na época, devido à guerra do Paraguai, da qual os ingleses participaram intensamente. As elites cafeeiras paulistas pressionaram os ingleses para que cedessem o direito de construção de novas linhas. Por deterem o direito sobre o lucro do transporte ferroviário que fazia o escoamento da produção cafeeira do estado até o porto pelo traçado que liga Jundiaí a Santos, os ingleses entenderam que poderiam continuar lucrando sem investir. Sendo assim, abriram mão do direito de explorar o restante do território estadual (DEBES, 1968, p.35).

3. Produtores importantes eram acionistas das companhias ferroviárias e sua influência política determinava se a área de suas fazendas cafeeiras seria incluída no traçado das ferrovias. Não havia um plano geral de desenvolvimento ferroviário. Por isso, o prolongamento das linhas férreas no estado se deu de acordo com os interesses dos fazendeiros mais influentes na economia cafeeira desse período.

da estrada Santos – Jundiaí (PINTO, 1903, p. 38 - 40). O escritor Dr. Quirino dos Santos registrou na Gazeta de Campinas o momento da chegada dos vagões na estação campineira:

"Contavam-se três horas e meia quando um estremecimento estranho veio eletrizar em todos os sentidos aquela reunião enorme: ouvia-se longínquo um rugido estridente e os ecos repercutiam pelas nossas belas campinas o férreo galopar do misterioso hipogrypho. O que se passou nesse instante foi uma coisa que não se diz: sonha-se, ou vê-se. Girandolas, foguetes, baterias, aclamações, música, tudo isso ergueu-se num ímpeto tão sublime como a própria alma do povo a perder-se numa vertigem de alegria indefinida. Espetáculo maravilhoso! Entusiasmo assim não se prepara, nasce de si mesmo, como a lava no seio dos vulcões para esbrasear a face das montanhas e derramar o calor e o brilho pela atmosfera incendiada. Duas locomotivas galhardamente enfeitadas com topos, fitas, laços e bandeiras abriram caminho puxando dezenove vagões em que vinham os dois grandes vultos do dia – Saldanha Marinho e Falcão Filho - o iniciador e o executor do pensamento concebido na Companhia Paulista, e vinham mais os membros da diretoria desta, inúmeros acionistas e convidados, entre os quais o Presidente da Província e o Chefe de Polícia" (PINTO, 1903, p. 40,41).

A nova linha começou a funcionar em regime de tráfego mútuo com a estrada de Santos a Jundiaí. Inaugurou-se, posteriormente, o tráfego até Santa Bárbara em 27 de agosto de 1875, até Limeira em 30

Figura 1.1. Chegada do trem na inauguração da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Jules Martin. Fonte: REIS FILHO, 2004, p.54.

de junho de 1876, e até Rio Claro em 11 de agosto de 1876. Seus trilhos foram estendidos, ainda, até Araras em 10 de abril de 1877, até Leme em 30 de setembro do mesmo ano, até Pirassununga em 24 de outubro de 1878, até Porto Ferreira, em 15 de janeiro de 1880, e até Descalvado, a 7 de novembro de 1881. Ficava assim completa a rede de bitola larga da Companhia Paulista, com a extensão total de 279 quilômetros (PINTO, 1903, p. 42 - 44). Na Figura 1.2 podemos observar a totalidade de linhas da companhia e como abrangia grande parte do território paulista. Todas as extensões e ramificações posteriores à instalação dos trilhos na cidade, ao fazer o percurso da produção até o porto de Santos, passam por Campinas, o que mostra que mais uma vez a cidade assume o papel de dispersora de caminhos.

Além da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, instalou-se também em Campinas a Companhia Estrada de Ferro Mogiana, criada em 1872, terceira empresa ferroviária de São Paulo. Teve entre seus idealizadores, assim como outras companhias, pessoas ligadas ao café. Suas obras foram concluídas em 1875 com uma ligação estabelecida entre Campinas e Mogi-Mirim. A seguir, as linhas foram prolongadas até Casa Branca, em 1878, Ribeirão Preto, em 1883, e às margens do Rio Grande, em Jaguara, em 1888. A Companhia Mogiana, afim de facilitar a articulação de seus serviços com a Companhia Paulista, instalou sua gare, pátio de manobras e oficinas em terreno anexo aos prédios já existentes da Paulista (Figura 1.3). Sendo assim, no complexo ferroviário de Campinas pode-se observar não apenas seu edifício principal e sua gare, como um imenso pátio de manobras. Na Figura 1.4 podemos observar, ao fundo, a oficina de locomotivas da Companhia Mogiana. À direita encontram-se a gare e o prédio principal da Companhia Paulista, com destaque para a torre do relógio.

Junto à Companhia Paulista de Estradas de Ferro e à Companhia Estrada de Ferro Mogiana, somaram-se o Ramal Férreo Campineiro em 1890 e a Funilense, em 1890. A Companhia União Sorocabana, de 1902, que daria origem à futura Estrada de Ferro Sorocabana, estendeu uma linha até Campinas, estabelecendo um pátio de manobras junto ao pátio da Mogiana (REIS FILHO, 2004, p. 18). As companhias ferroviárias então instalaram em Campinas seus primeiros escritórios, casas de carros e vagões, depósitos de locomotivas, marcenaria, carpintaria, armazéns e habitações. Para CARPINTERO:

“Tanto a Paulista quanto a Mogiana cumpriam já nessa época um papel de abertura das novas áreas para o cultivo do café, incentivando sua produção pela facilitação do transporte. O papel regional que exerceram, foi contudo, o mais importante, de estruturadora da rede regional de cidades, conferindo à Campinas a função de capital regional” (CARPINTERO, 1991, p.23).

Figura 1.2. Linhas férreas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Fonte: Museu da Companhia Paulista. Destaques da autora.

Figura 1.3. Oficinas da Companhia Mogiana. Fonte: Acervo do Centro de Ciências, Letras e Artes de Campinas. Fonte: REIS FILHO, 2004, p.19.

Figura 1.4. Pátio de manobras e construções do complexo ferroviário campineiro nos primeiros anos do século XX. Fonte: REIS FILHO, 2004, p.29.

A implantação da ferrovia permitiu considerável aumento das margens de lucro ao reduzir o custo do frete e eliminar perdas com o transporte, liberando capital e escravos para serem utilizados diretamente no processo de acumulação dentro da produção de café. Além disso, as linhas férreas trabalharam como vetores de crescimento urbano dando lugar a uma rede de municípios dentro do estado que, em função da ferrovia, desempenharam a função de centros e pólos regionais. As máquinas de beneficiamento, por sua vez, pouparam o trabalho escravo e influenciaram sensivelmente a qualidade do produto, que alcançou então os melhores preços internacionais, incrementando o complexo cafeeiro paulista (SEMEGHINI, 1991, p.38). Pode-se dizer que a vinda do imigrante e a chegada da ferrovia favoreceram o início de um período socioeconômico particular no estado, com a adoção de novas soluções no que diz respeito à geografia econômica, estrutura urbana e planejamento da residência, que ajudaram a caracterizar o estilo paulista da cultura do café (SAIA, 1978, p.200).

O desenvolvimento urbano da cidade de Campinas se dava na mesma proporção, influenciado pelo momento econômico que a cidade vivia. Segundo LAPA (1995, p.20), a cidade colonial manteve algumas de suas características pelo menos até a década de 1870, quando Campinas já era a capital agrícola da província. É a partir disso que a modernização da cidade começa a se intensificar. Em 1875, a utilização da iluminação a gás começou a ser adotada, porém não era eficiente como a população esperava. Com a abertura de concorrência para contratação de serviços, a Companhia Campineira de Iluminação a Gás foi instituída, liderada por Joaquim Egídio de Sousa Aranha, e alcançou diversos pontos da cidade, tendo como cláusula de contrato por ocasião da renovação que a iluminação se faria “em todas as noites, ainda nas de luar e durará desde o anoitecer até o amanhecer, guardada a média de dez horas por noite” (LAPA, 1991, p.33-34). Outros melhoramentos se seguiram a esse:

“Seguem-se outras inaugurações, sempre recebidas festivamente pela população e saudadas pela imprensa: linhas de bondes a tração animal (1879), linhas telefônicas (1884), serviços de águas e esgotos (1891-1892), sendo que se inicia o calçamento das ruas com paralelepípedos (...). Em 1895 inicia-se o emplantamento das ruas da cidade, fazendo-se também a numeração das casas e ainda dos túmulos do cemitério” (LAPA, 1991, p.34).

É também nesse período que o engenheiro Francisco de Paula Ramos de Azevedo realiza diversos projetos na cidade, de 1869 a 1896, reunindo assim diversas obras que ajudaram a compor a modernização do patrimônio arquitetônico campineiro. As construções, inspiradas em cidades europeias da época, conhecem um refinamento

possibilitado pela acumulação cafeeira, traduzido pelo ecletismo europeu em substituição ao barroco colonial⁴. É nesse momento que ocorre a transição da cidade de taipa de pilão para a de tijolos, quando chegam imigrantes que dominam outras técnicas de construção e o capital cafeeiro é então utilizado na reurbanização da cidade (LAPA, 1991, p.36).

Ainda na primeira metade do século XIX, algumas indústrias se instalaram na cidade, como fábricas de máquinas e implementos agrícolas, de vestuário (chapéus), de velas de cera e olarias. Durante os dias de semana, porém, eram poucas as pessoas transitando nas ruas, sendo os domingos o dia de maior movimento, devido às missas e aos leilões de escravos nas praças. É em 1867 que chega ali a primeira máquina a vapor, da fábrica de chapéus Bierrenbach & Irmãos, além de se estabelecer um correio diário entre a vila e a capital da província. Nesse período a Campinas colonial transitava para a Campinas moderna do próximo século (LAPA, 1995). A Figura 1.5 mostra um pouco da ambiência que a cidade apresentava, como o estilo arquitetônico dos prédios, a carroça e o armazém de secos e molhados na esquina

No estado de São Paulo, quando a atividade predominante das cidades era a exploração cafeeira escravista, estas não possuíam

4. Para mais informações sobre o tema, consultar: LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. Ramos de Azevedo e seu escritório técnico. São Paulo: Editora PINI, 1998.

Figura 1.5. Largo do Rosário em 1890. Fonte: Col. Maria Luíza S. Pinto de Moura, LAPA, 1995, p.22.

um papel central no processo de acumulação e funcionavam como complemento da grande propriedade rural. As cidades só adquirem maior importância e desenvolvimento com a constituição do chamado complexo cafeeiro paulista, estabelecido não só com a implantação das ferrovias, mas também com a imigração, a adoção de equipamentos mecânicos de beneficiamento do café e o avanço do sistema de crédito. Nesse contexto, cabe aqui considerar a importância que Campinas tinha na época como capital econômica da maior região produtora agrícola da província e pelo seu papel central herdado pela antiga rota de Goiás, o que diferenciava seu comércio, mais ativo que o de outras cidades da época (SEMEGHINI, 1991, p.28).

Faz parte desse cenário o complexo ferroviário que se desenvolveu em Campinas, dotado de oficinas, galpões, estação e vilas ferroviárias. Para o estudo desses conjuntos de moradias, faz-se necessário estudar como esse complexo se desenvolveu, como se deu o entroncamento ferroviário ali existente e o que influenciou a implantação dessas habitações nesse local.

1.2. O desenvolvimento do complexo ferroviário campineiro

A implantação da ferrovia alterou profundamente a rede urbana, contribuindo para o crescimento ou a estagnação das cidades. Muitas cidades do interior do estado de São Paulo urbanizaram-se a partir de núcleos ferroviários instalados no final do século XIX e início do século XX. Os povoados que se localizavam nos antigos itinerários e que ofereciam majoritariamente prestação de serviços relacionados à circulação, ficaram prejudicados quando não participaram da nova rede ferroviária que se instalava. Mogi das Cruzes e Jundiaí, por exemplo, que foram amplamente servidos no que diz respeito à ferrovia, conheceram a partir de então amplo desenvolvimento propiciado pelo novo meio de transporte. Importantes oficinas da Companhia Paulista foram instaladas em Jundiaí e a cidade se tornou a partir de então considerável centro ferroviário também com a inauguração da Companhia Ituana em 1873, que tinha ali seu ponto inicial (LANGENBUCH, 1971, p.102).

A chegada da estrada de ferro afetava direta ou indiretamente toda a vida urbana, implicando em numerosa força de trabalho, obras de grande porte, edifícios, equipamentos e instalações, além de demandar grandes áreas para abrigar o complexo da estação, com seus escritórios, bilheterias, pátio de manobras, gare de embarque e desembarque de passageiros, plataforma de carga e descarga, oficinas de manutenção, fabricação e montagem, armazéns e casas para seus trabalhadores. Em vista disso, assim como era parte importante do complexo ferroviário construções que contribuíam diretamente para seu funcionamento, pode-se dizer que a ferrovia é uma estrutura intimamente associada à habitação, tanto no que diz respeito a moradias e cidades erguidas no entorno das estações, quanto às casas implantadas pelas companhias ferroviárias.

Em São Paulo, a incipiente urbanização das cidades nas primeiras décadas do século XX, com seus desenhos de ruas, lotes e arquitetura, fixou soluções que foram adotadas por todo o restante do ciclo cafeeiro paulista. SAIA (1978, p.202) descreve como o loteamento de muitas dessas cidades foi feito, com áreas divididas em quadras e lotes, “sem a menor atenção para uma sistemática urbana destinada a amarrar os conjuntos de quadras em torno de uma praça, onde se situariam os edifícios de serviço comunitário”. No caso paulista, os loteamentos foram definidos por acidentes naturais, como córregos, espigões, etc., ou se utilizavam de alguma referência significativa, como as estações ferroviárias. Consequentemente, cada cidade paulista desenvolvida nesse período loteou suas glebas segundo diferentes condicionantes, resultando muitas vezes em divergências difíceis de sanar entre eles. A

subdivisão dos lotes, por sua vez, foi feita de diversas maneiras, desde seu retalhamento, que permitia a construção de habitações cujas fachadas ocupavam todo o lado da quadra, até o uso de uma quadra inteira para uma única residência (SAIA, 1978, p.202). LEMOS (1989, p.57) nos dá um panorama de como se deu a ocupação na cidade de São Paulo:

“Nos bairros, só o comércio de subsistência e pequeno artesanato. Depois, vieram os loteamentos de velhas chácaras, que propiciaram o crescimento extensivo da cidade, até que chegou a vez dos retalhamentos de grandes áreas abandonadas por serem improdutivas e insalubres e tais glebas, de uma maneira geral, acompanhavam a direção das estradas de ferro e também o traçado sinuoso dos rios meândricos que foram o Tietê e o Tamanduateí. Tais terrenos muito baratos, também não muito longe das fábricas mais importantes, estrategicamente localizadas ao lado de desvios ferroviários, passaram a ser disputados, e as pequenas estações da linha férrea tornaram-se pólos de atração, consituindo o centro de pequenos núcleos comerciais. As estradas de ferro, assim, começaram a ser, também, meios de transporte coletivo urbano. Transporte de operários.” (LEMOS, 1989, p.57).

Pode-se citar a Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil em Bauru, interior do estado de São Paulo, como um exemplo de núcleo urbano desenvolvido a partir de um núcleo ferroviário. Quando os trilhos ali chegaram, em 1905, o povoado estava sendo formado pela chamada “frente pioneira”, composta por fazendeiros que avançavam se apropriando de terras devolutas, onde formaram imensas plantações de café. Aqui também se fazia o transporte da produção cafeeira por lombo de burro ou carro de boi, nesse caso até Jaú, que já oferecia os serviços da estrada de ferro. Devido ao estabelecimento sólido das lavouras cafeeiras na região, porém, acreditava-se na breve chegada da ferrovia. Além disso, com o interesse adicional da Companhia Paulista em prolongar seus trilhos até essa região, Bauru já era vislumbrado pelos principais interessados como um dos entroncamentos ferroviários de duas importantes companhias. Para os investidores da região, era certo seu desenvolvimento, assim como a consequente valorização das terras (GHIRARDELLO, 1999, pp. 61-65).

Em Bauru, com a instalação da C.E.F.N.O.B. junto à Sorocabana e à Paulista, ali inaugurada em 1910, a cidade se transformou num importante entroncamento ferroviário. Muitos trabalhadores se dirigiram à cidade para ocupar um lugar nas obras em andamento ou para aproveitar a situação de crescimento a que o lugar estava sendo submetido. GHIRARDELLO (1999, pp. 76-100) analisa como se deu a distribuição de terras a partir de então, muitas vezes por ocupação de terras devolutas, em áreas até mesmo além das já ocupadas e distantes da ferrovia. Além disso, há nesse período uma forte especulação sobre a terra, que acabou por sofrer parcelamento beneficiando aqueles que tinham conhecimento da chegada da Noroeste e de como se daria os

Figura 1.6. Antigas Oficinas da C.E.F.N.O.B. em 1906 na cidade de Bauru/SP. Fonte: GHIRARDELLO, 2002, p.106.

prolongamentos de suas linhas, como mostra a Figura 1.5. Nas áreas próximas das estações, fazer o arruamento garantia a ocupação de terras comercializadas por seus proprietários, cujos técnicos e auxiliares necessários a esse processo eram pagos pela prefeitura, o que contribuiu fortemente para o crescimento do povoado⁵.

Para os que não dispunham de dinheiro suficiente para a compra dessas terras, havia a opção da compra de lotes além das linhas ferroviárias. É dessa forma que surgiram bairros operários em terras de valor mais baixo (GHIRARDELLO, 1999, p.116). A própria Noroeste construiu diversas residências para seus empregados, principalmente frente ao número elevado de profissionais, técnicos e operários que chegaram a Bauru para trabalhar na ferrovia. As casas eram agrupadas em vilas de acordo com o cargo que seu morador ocupava na companhia, dentre eles superintendência, engenheiros, funcionários administrativos e operários, a exemplo de outras vilas ferroviárias erguidas no período (SALCEDO et al., 2012).

Por outro lado, em Campinas as linhas férreas chegaram depois de sua consolidação econômica e da formação de um modesto núcleo urbano. Na década de 1860, Campinas totalizava 189 fazendas de produção cafeeira, tendo a cana mantido alguma importância na atividade agrícola, contando com 20 fazendas. Havia ainda a produção de outros gêneros alimentícios. A economia local era baseada em grandes propriedades rurais, auto-suficientes para suas necessidades básicas. Por isso, o núcleo urbano de Campinas nesse momento não tem as mesmas características que atinge posteriormente, quando o complexo cafeeiro está plenamente estabelecido. Suas atividades de

5. GHIRARDELLO (1999) faz um estudo sobre o processo de formação dos povoados criados junto às estações da C.E.F.N.O.B., cujos traçados teriam sido implantados de modo particular em comparação a outras cidades cafeeiras do século XX. Nessa dissertação, a semelhança entre o desenvolvimento da cidade de Bauru com relação à Campinas se dá no sentido de que ambas possuíam entroncamentos ferroviários com importante papel no período estudado. Porém, são guardadas as diferenças diversas acerca de seus traçados urbanos.

Figura 1.7. (esq.) Perspectiva esquemática de formação urbana junto aos trilhos da C.E.F.N.O.B. Fonte: GHIRARDELLO, 2002 p.112.

Figuras 1.8. e 1.9. (dir.) Casas na Vila dos Funcionários e no Conjunto de Habitação Vila Dutra da E.F.N.O.B. Fonte: SALCEDO, 2012.

comércio e serviços podiam ser assim caracterizadas:

“No comércio, existem 70 lojas de fazendas e ferragens, 126 armazéns de secos e molhados, e pelo menos outros 25 estabelecimentos diversos. Os armazéns de gêneros de fora eram 20. As casas de comissões de importação em ponto grande, segundo Zaluar, eram três. Registram-se também três hotéis. Aparecem duas fábricas de cerveja, uma de velas, uma de chapéus (dos irmãos Bierrenbach, a primeira fábrica de Campinas ao que consta), três de licores. Os estabelecimentos de artes e ofícios diversos (caldeireiros, ferreiros, carpinteiros, entalhadores, marceneiros) eram mais de 60. Há uma tipografia e os bacharéis em Direito, que oferecem seus serviços, são 16. Funcionam na cidade sete escolas primárias e três secundárias. No campo cultural, há um teatro e duas associações científicas, o Recreio Literário e o Gabinete de Leitura. Destaque merece a Matriz Nova, por sua arquitetura e obras de arte” (SEMEGHINI, 1991, p.27).

A crescente acumulação que a ampliação do plantio provocou, porém, trouxe o problema da falta de mão-de-obra em todo o estado. Na década de 1870 o governo passou a subsidiar a imigração como uma tentativa de solucionar esse problema. Com as passagens subsidiadas, um contingente populacional sem precedentes se deslocou até o estado de São Paulo. Os fazendeiros de café, paralelamente, organizaram-se em sociedades que promoviam a imigração e a Companhia Paulista transportava de graça os imigrantes até o ponto de destino, criando um cenário que facilitava a vinda desses trabalhadores até o estado:

“Entre 1874 e 1880, entram em São Paulo cerca de 6 mil imigrantes. A partir de 80, seu número cresce mais: até 1886, entram outros 36 mil. Mas o grande marco do processo imigratório é 1886, quando é formada (pelos fazendeiros do Oeste) a Sociedade Promotora da Imigração, e o governo provincial, com Antonio Prado na pasta da Agricultura e o Barão de Parnaíba na presidência, destina grande verba para a imigração, feita através daquela sociedade. A partir daí, o fluxo é impressionante: em 1887 entram 32 mil imigrantes, em 1888, 92 mil, e de 1888 a 1900, mais de 800 mil” (SEMEGHINI, 1991, p.39).

Ainda na década de 1870, surgem em Campinas, por iniciativa dos fazendeiros, um banco agrícola e comercial, a tecelagem Carioba em Americana⁶ e a Companhia Campineira de Iluminação a Gás. O investimento de recursos oriundos da cafeicultura em outras atividades intensificou-se nas décadas seguintes e contribuiu para a constituição de outros segmentos capitalistas. SEMEGHINI (1991, p.42) relata que:

“Nos anos oitenta, o número de novas companhias fundadas em Campinas é bem maior, abrangendo diversos setores de atividades: Companhia Campineira de Carris de Ferro (bondes de tração animal, 1881), Companhia Telefônica Campineira (1884), Companhia de Águas e Esgotos (1887), e ainda, no setor de transportes, duas outras no início da década de noventa: a Companhia Estrada de Ferro Funilense e o Ramal Férreo Campineiro. Nos outros setores, surgem: a Companhia Industrial Campineira, a Companhia de Avicultura, a Companhia Pastoril Campineira (gado) e a Companhia Construtora Campineira; a Companhia MacHardy fundada em 1875 transforma-se em Sociedade Anônima em 1891. (...) Em 1872, havia na cidade 22 estabelecimentos fabris: fábricas de cerveja, de cigarros, de chapéus, de sabão, carros e carroças, louças, máquinas agrícolas, fundições e um descaroçador e enfardador de algodão” (SEMEGHINI, 1991, p.42).

Mas é a instalação dos principais fabricantes de máquinas de beneficiamento do café, além da chegada das ferrovias, que configura o primeiro impulso industrial importante. Além da já citada Companhia MacHardy, fundada por um imigrante em 1875, instalou-se em Campinas a Companhia Lidgerwood⁷, de origem americana, em 1868, e a Companhia Arens, em 1876. Outros estabelecimentos fabricavam bens de consumo. Segundo SEMEGHINI (1991, p.47), muitos eram os proprietários imigrantes estrangeiros, em sua maioria alemães, sendo de apenas 20% a porcentagem de proprietários brasileiros. O número de homens livres supera o de escravos apenas em 1874, sendo que em 1886 os escravos são aproximadamente ¼ da população total de Campinas. Em vista disso, as tradicionais funções comercial e financeira, somadas à ferrovia, à industrialização crescente, e à formação de um amplo mercado interno fortalecido com a imigração, acabam por constituir um novo padrão de acumulação na cidade. Paralelo a esse desenvolvimento, encontra-se a centralidade consolidada pelos eixos ferroviários do município com relação ao estado, além do crescimento

6. Americana então fazia parte do município da Vila de São Carlos, vindo a se emancipar somente em 1924.

7. A Companhia Lidgerwood foi uma importante fabricante de máquinas de beneficiamento de café, exercendo papel fundamental na introdução e distribuição dessas máquinas em todo o território do então Império do Brasil. Para mais informações sobre o tema, consultar: CAMILLO, Ema Elisabete Rodrigues. Modernização Agrícola e Máquinas de Beneficiamento: um estudo da Lidgerwood MFG. Co. Ltd., década de 1850 a de 1890. Dissertação de Mestrado. Instituto de Economia da UNICAMP. 2003.

acelerado da produção cafeeira e do aumento da população. Isso potencializou a antiga função de entroncamento que Campinas possuía, caracterizando seu núcleo urbano como um importante centro ferroviário.

A chegada da Companhia Paulista de Estradas de Ferro na cidade, portanto, tem importância fundamental na sua constituição. A instalação dos trilhos pelo espigão trouxe também a construção da Estação no prolongamento da rua de São José, hoje chamada Treze de Maio, criando ali o Largo da Estação. Diferentemente de largos anteriores, como o Largo da Matriz Nova ou Largo do Teatro, esse espaço se caracterizava por uma inédita função econômica, não mais religiosa ou cultural. A Estação tornou-se um elemento central importante na estrutura da cidade, já que era um polo altamente dinâmico da vida urbana. Era ali que circulavam fluxos de pessoas e de mercadorias, sendo o trem o símbolo máximo da modernidade naquela época.

CARPINTERO (1991) coloca essa circulação como formadora de um novo eixo leste-oeste majoritariamente comercial, que seguia pela então rua São José. O transporte coletivo de tração animal ali colocado, inaugurado em 1879, reforçou a importância desse eixo. Muitos equipamentos urbanos, como hospitais e escolas, foram

Figura 1.10. Propaganda das máquinas de beneficiamento de café da Companhia Lidgerwood. Fonte: Jornal do Comércio, Rio de Janeiro, 1863.

AVISO IMPORTANTE
AOS SRS. FAZENDEIROS DE CAFÉ.
 GUILHERME VAN VLECK LIDGERWOOD tem a honra de participar aos Srs. fazendeiros que agora se acha habilitado para fornecer e montar em suas fazendas

MACHINAS DE PREPARAR CAFÉ
 pelo systema do Lidgerwood, fabricadas na fundição de Speedwell, propriedade dos Srs.
J. H. LIDGERWOOD & C., DE NEW-YORK.
 As vantagens deste systema são as seguintes:

OCUPAÇÃO POUCA LUZEA,
ECONOMIA DE BRAÇOS.
 poupa consideravelmente o numero dos escravos, porque uma pessoa só é bastante para trabalhar com o machinismo, e está mesma não tem mais a fazer que ensacar o café.

ECONOMIA DE TEMPO.
 Com a mesma roda d'agua se póde preparar mais café por dia com este systema que com qualquer outro.

EVITA AS AFFECÇÕES PULMONARES DOS ESCRAVOS
 causadas pela exalação do pó, porque a terra que costuma ir misturada com o café em côco é removida logo que entra dentro da machina, resultando desta vantagem ficar o café perfeitamente limpo, com sua cor e aroma natural, o que lhe augmenta o valor no mercado.

NÃO QUEBRA GRÃO ALGUM DE CAFÉ
 consideravel vantagem sobre qualquer outro systema até hoje conhecido.

NÃO HA TRITURAÇÃO ENTRE A CASCA E O CAFÉ
 vantagem apreciavel, porque o grão não recebe a tintura da casca, o que sem duvida lhe tirava a cor natural pelo systema até hoje empregado.

AUGMENTA O VALOR DA COLHEITA
 porque a preparação com as vantagens acima descriptas sem duvida augmenta o valor do café nos mercados estrangeiros. O abaixo assignado tem a honra de convidar aos Srs. fazendeiros para virem pessoalmente ver funcionar este machinismo, que se acha montado e prompto a trabalhar no deposito do

MACHINAS AMERICANAS
52 RUA DA MISERICORDIA 52
 GUILHERME VAN VLECK LIDGERWOOD.

implantados nessa estrutura a partir de então. A diferença mais visível seria vista na arquitetura com uma maior riqueza de ornamentação nas fachadas das edificações, que ainda eram térreas na sua maioria. Apesar disso, os traços gerais da estrutura criados na época da fundação se sobressaíam, tendo como elementos básicos a malha ortogonal e os três largos, o da Matriz, o do Rosário e o da Matriz Nova. No entanto, ainda não se pode falar da constituição de um centro urbano (CARPINTERO, 1991, pp.60-64).

Do começo do século XX até meados de 1929, a produção cafeeira entrou em declínio apesar de um pequeno período de crescimento, contrariamente ao restante da agricultura paulista, cultivada em terras não utilizadas pelo café, que aumentou sua capacidade produtiva aproveitando-se do mercado gerado pelo complexo capitalista. O número de pequenas e médias propriedades aumenta em paralelo à diminuição de grandes propriedades. Aumentam também as propriedades de estrangeiros, que somavam 212 em 1905 e passam a 450 em 1920. Isso ocorreu porque o governo incentivava a subdivisão das fazendas em lotes para serem vendidos aos imigrantes e atrair novos trabalhadores estrangeiros. No começo do século XX, há intenso fluxo de imigrantes para o estado, patrocinado pelo governo com apoio dos fazendeiros, estando os núcleos coloniais então formados localizados geralmente em terras boas, próximos das ferrovias e dos centros urbanos. Isso garantia a fixação dessas pessoas perto das fazendas, garantindo mão-de-obra para a produção de café, e servia como propaganda para atração de novos migrantes na Europa (SEMEGHINI, 1991, p.68,71). Como consequência, novas relações são formadas com o núcleo urbano campineiro e, além da diversificação da base produtiva, outros segmentos se estabeleceram na cidade, compostos por comerciantes, profissionais liberais, trabalhadores da indústria e da ferrovia, entre outros. São nessas primeiras décadas do século XX que muitas vilas operárias são erguidas para abrigar parte desses trabalhadores, a exemplo das vilas aqui em estudo.

Nesse período há um grande investimento industrial na cidade de São Paulo, e em 1928 seu parque fabril já concentrava 37% da produção do país, sendo que o ramo têxtil detinha 30% do valor da produção. Já em Campinas, no mesmo período, não há o registro de alguma implantação industrial importante. O ramo têxtil segue sendo o mais importante, principalmente a Fábrica de Tecidos Carioba S.A. Além dele, as indústrias rurais também tinham importância e detinham 24% do total de operários. A Companhia MacHardy, porém, diminuiu seu número de empregados de 320 em 1900, para 200 em 1920. A Companhia Lidgerwood ainda mantinha ali 47 funcionários, já que a maior parte da produção havia sido transferida para São Paulo

devido, entre outros motivos, às epidemias do fim do século XIX. Pequenos estabelecimentos configuravam os demais ramos. É apenas durante a década de vinte que o crescimento industrial é significativo, passando de 20 estabelecimentos e 1340 operários em 1920, para 93 estabelecimentos e 2625 operários em 1929. SEMEGHINI (1991, p.79) resume a evolução industrial campineira dessa forma:

“O surto inicial coincidiu com o primeiro grande rush cafeeiro, entre 1875/1885, e foi quando se consolidou o núcleo metal/mecânico e a têxtil. De fins da década de 1880 até 1900, na segunda expansão cafeeira, a indústria local, embora cresça, é afetada pela febre amarela. Nessa etapa a capital afirma definitivamente sua primazia sobre a rede urbana paulista. Ao longo do período 1900/1920, não houve implantação industrial de monta, mas prossegue o crescimento ditado pelo aumento da população, pela urbanização e pela expansão ferroviária; nessa fase, o principal impulso liga-se à diversificação da base agrícola local. Por último, na década de vinte, acompanhando a expansão cafeeira e a expressiva industrialização do estado, o parque manufatureiro local cresce e diferencia-se, instalando-se alguns grandes estabelecimentos e diversos setores novos começando a operar. Daí para frente, o próximo grande impulso aconteceria a partir dos anos cinquenta. Mas, no intervalo, esse núcleo continuaria se ampliando, e a cidade continuaria sendo um dos maiores pólos fabris do estado” (SEMEGHINI, 1991, p.79).

Como herança do auge cafeeiro, Campinas garantiu uma posição privilegiada no sistema de transportes e comunicações, além de ter a formação e o desenvolvimento de seu núcleo urbano influenciados por essa fase. Por isso, a cidade continuou a ser o principal centro urbano do interior paulista. A presença das ferrovias notadamente gerou uma demanda e um volume considerável de empregos, não só por sua própria estrutura, mas também pelas necessidades industriais, comerciais e de serviços que surgiram. Nas duas primeiras décadas do século XX, o crescimento da população rural se estabilizou e a população da cidade começou a aumentar. Suas funções urbanas começaram a ganhar autonomia e passaram a não ser tão dependentes da produção agrícola. O desenvolvimento de Campinas, portanto, se deu fortemente com a diversificação econômica que começou ainda no século XIX, junto ao crescimento populacional e urbano resultado da consolidação da economia cafeeira e da chegada da ferrovia.

A população da cidade se ampliou e se diversificou. Em 1918, 81,5% dos habitantes eram brancos, 2,5% eram caboclos e 15,5%, pretos ou mulatos. Os estrangeiros eram 23,4% do total. A População Economicamente Ativa Industrial contava com o maior número de trabalhadores, sendo que em Campinas a PEA urbana era de aproximadamente 27% do total. Comparativamente, o estado como um todo tinha um PEA correspondente a 35%, sendo a região de Campinas quem possuía a maior proporção da PEA urbana no interior (SEMEGHINI, 1991, p.89).

O desenvolvimento industrial do período, porém, contribuiu para um novo padrão de urbanização baseando-se na constituição de um mercado imobiliário. Começou aqui a se manifestar uma crise urbana, pautada pela organização operária e pelos protestos da condição de vida dos trabalhadores. A construção de vilas operárias foi uma das reivindicações dos movimentos grevistas dos ferroviários, o que os colocava, junto à burguesia industrial, como personagens centrais do debate sobre os problemas urbanos campineiros de então.

1.3. A empresa ferroviária e o trabalho assalariado

Como já citado, a implementação das ferrovias no estado de São Paulo resolveu o problema de escoamento da produção cafeeira, que resultou no dinamismo e na modernidade que atingiram a economia mercantil escravista da segunda metade do século XIX. As cidades que foram atendidas pela rede ferroviária conheceram um significativo impulso socioeconômico, com melhorias nos setores do comércio, de energia, de estradas, de transportes e de comunicação. A velocidade de circulação das mercadorias e a rotação do capital representavam a nova dinâmica capitalista que a produção de café estava então assumindo. Além disso, a ferrovia possibilitou a formação de um importante mercado de trabalho assalariado, tendo portanto participação direta na transição do trabalho escravo para o trabalho livre. Sendo assim, para o entendimento da implantação das vilas aqui em estudo, é necessário conhecer a mão-de-obra ferroviária e como foi constituída.

COSTA (1976, p.125) enfatiza o papel que a ferrovia assumiu no início da história do proletariado brasileiro. Um de seus principais aspectos está no fato da primeira concessão ferroviária proibir o emprego da mão-de-obra escrava nas construções das ferrovias⁸, em um momento de crise e escassez de mão-de-obra. A acumulação acarretada pela redução dos custos de transporte, que garantiu mão-de-obra nas lavouras, permitiu a contratação de mais mão-de-obra que suprisse o crescente desenvolvimento ferroviário. É aqui que a implantação das ferrovias coincide com as iniciativas pela imigração europeia, ainda incipiente⁹. A ferrovia instala uma nova dinâmica na circulação dos produtos e, conseqüentemente, na rotação do capital, fortalecendo a dinâmica capitalista de produção (COSTA, 1976, p.148-150). COSTA fala da participação de trabalhadores tanto brasileiros quanto imigrantes nas companhias de estradas de ferro do estado de São Paulo:

8. A Lei Feijó, assinada pelo regente Padre Diogo Antônio Feijó em 1835, vetou a utilização dos escravos na construção das ferrovias, protegendo assim as lavouras de uma significativa perda de mão-de-obra. Apesar da lei restritiva, o trabalho escravo foi empregado, porém acredita-se que em número menor do que o esperado se a lei não tivesse sido criada (ZAMBELLO, 2005, p.51).

9. Havia uma política imigran-
tista que estava vinculada à pequena propriedade e ao trabalho independente, criticada pelos cafeicultores. Nesse caso, porém, a iniciativa que está sendo considerada neste capítulo é a de trazer trabalhadores europeus no sistema de colonato, para suprir a falta de mão-de-obra. O colonato era caracterizado por um pagamento fixo pelo trabalho no cafezal, um pagamento proporcional pela quantidade de café colhido e produção direta de alimentos para consumo próprio e para venda.

“(…) é lícito supor que as vias férreas tenham se tornado o embrião de um mercado urbano assalariado no Brasil e em São Paulo, particularmente, atraindo e concentrando tanto a mão-de-obra nacional quanto a estrangeira. Essa mão-de-obra inicial, reduzida e heterogênea, aparece como um proletariado precoce e embrionário, dentro da ordem escravista, coexistindo contraditoriamente com a velha ordem” (COSTA, 1976, p. 135).

Nos primeiros anos de imigração em massa de estrangeiros, enquanto poucos estrangeiros entravam no país, empregou-se principalmente trabalhadores nacionais, destacando-se os migrantes vindos de Minas Gerais. O governo só passou a custear a passagem

do imigrante até as fazendas a partir de 1885¹⁰, o que intensificou a imigração. Em anos posteriores, porém, o movimento foi na outra direção, com a procura da população ruralista por empregos nas cidades. Nesse contexto, o trabalho nas ferrovias surgiu como uma opção tanto para o trabalhador nacional quanto para o imigrante europeu desejoso de abandonar seu trabalho na agricultura. Nos relatórios da Companhia Paulista, que dava passagem gratuita aos imigrantes, podemos ter uma ideia da evolução do afluxo de imigrantes estrangeiros para o estado de São Paulo:

ano	nº de imigrantes transportados	ano	nº de imigrantes transportados
1883	2.836	1897	43.082
1884	2.699	1898	20.439
1885	4.633	1899	12.087
1886	2.177	1900	9.812
1887	16.231	1901	32.617
1888	18.981	1902	17.232
1890	18.767	1903	4.291
1891	59.747	1904	10.061
1892	23.671	1905	23.212
1893	21.404	1906	10.619
1894	17.019	1907	11.989
1895	71.095	1908	17.201
1896	33.286	1909	16.519
		total	586.543

Apesar do trabalho nas ferrovias ter aparecido como alternativas a trabalhadores nacionais livres e imigrantes europeus, a mão de obra era escassa, provocando até mesmo o aumento do preço da diária de trabalho em alguns casos na tentativa de atraí-los e mantê-los empregados. Além disso, a ferrovia introduziu uma dinâmica de trabalho regular até então inexistente, agindo diretamente na formação de hábitos de trabalho dentro das formas existentes de contratação de mão de obra livre, que até então era empregada sobretudo de maneira sazonal (COSTA, 1976, p.161). Segundo COSTA (1976), diante desse quadro as ferrovias assumem já nos primeiros anos do século XX um papel econômico importante no estado:

“As receitas ferroviárias correspondiam a 71% do valor bruto da produção industrial paulista em 1907, sendo que o conjunto das receitas da Companhia Paulista e da Mogiana representava para o mesmo ano uma quantia correspondente a 95% do valor da produção têxtil. Quanto ao caráter criador de emprego, uma só cifra é suficiente: as ferrovias paulistas empregavam em 1910 o total de 18.501 trabalhadores, enquanto que a indústria paulista ocupava, no mesmo ano, 24.186” (COSTA, 1976, p.151).

Tabela 1.1. Número de imigrantes transportados pela Companhia Paulista. Fonte: Relatório nº80 da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a Sessão da Assembleia Geral em 1910. São Paulo. Tipografia e Papelaria Vanordem e Cia.

10. Antes disso o fazendeiro cobrava dos imigrantes os gastos realizados com a viagem, colocando esse trabalhador numa situação de dívida, que muitas vezes era impossível de saldar. Essa é uma das principais causas do fracasso inicial no que diz respeito à imigração.

No que diz respeito à ferrovia, porém, outros aspectos podem ser ressaltados. Dentro das empresas ferroviárias havia uma hierarquia de trabalho fortemente estabelecida. Alguns autores defendem a ideia de que as companhias ferroviárias se utilizavam de algumas estratégias que tinham como objetivo manter o controle sobre seus funcionários. SEGNINI (1982)¹¹ fala da reação dos ferroviários à organização burocrática¹² da Companhia Paulista de Estradas de Ferro segundo três fases, delineadas de acordo com os instrumentos utilizados pela empresa na tentativa de controlar o cotidiano do trabalhador. A primeira fase, que vai de 1868 a 1885, descreve uma situação em que a classe operária nascente é ainda desorganizada. O estatuto da Companhia, por exemplo, coloca no art. 17º uma autorização para “nomear e demitir livremente seus empregados, diminuir o número destes quando convier”. Por outro lado, havia pouca proteção para os empregados por parte do Estado. O art. 2º do Decreto nº1162 de 12/12/1890 era uma das poucas ações nesse sentido e estabelecia como crime: “Causar ou provocar cessação ou suspensão de trabalho, por meio de ameaças ou violências, para impor aos operários ou patrões o aumento ou diminuição de salário ou serviço” (Jornal do Comércio de São Paulo, nº4699 apud SEGNINI, 1982, p.35). Paulatinamente, começou a se desenvolver a organização do operariado como forma de protesto contra os baixos salários e as condições de trabalho. Nessa fase a Companhia Paulista desenvolveu-se conjugando fatores como mão-de-obra barata, lucro certo advindo do café e ausência de concorrentes, tornando-se dessa forma um empreendimento altamente rentável para o capital agrário.

A segunda fase de desenvolvimento ferroviário, que vai de 1885 a 1928, período interessante à pesquisa aqui realizada, tem como caracterização o “paternalismo como instrumento de dominação” (SEGNINI, 1982, p.41). Já no início do século XX a Companhia Paulista contava com 3000 empregados. Devido à intensificação das reivindicações por melhores salários e condições de trabalho, com greves iniciadas em 1901 em Rio Claro, segundo a autora a Companhia investiu em diversos instrumentos que pudessem sanar a insatisfação dos trabalhadores, tais como: Sociedade Beneficente, Associação Protetora das Famílias dos Empregados, Escola de Aprendizes, Cooperativas de Consumo, etc. (SEGNINI, 1982, p.42). A formação da Sociedade Beneficente dos Empregados da Companhia Paulista teria sido uma das primeiras tentativas por parte da empresa para conter a insatisfação dos trabalhadores. Seu objetivo era prestar assistência médica aos ferroviários, mediante o valor de três mil réis mensais descontados do salário:

“Outra forma de assistência necessária e que tem por fim socorrer

11. Essa autora utiliza como referencial teórico para as relações de produção a obra do cientista político Karl Marx.

12. Segundo SEGNINI (1982, p.20), “a organização burocrática ferroviária é analisada como um sistema de comportamentos significativos que determinam a dinâmica que se estabelece no seu interior, aumentando seu poder”. Aqui, a burocratização é um sistema de dominação e essa dinâmica teria influência direta sobre os novos hábitos de trabalho que o ferroviário assimilou.

Figura 1.11. Família em casa de vila ferroviária da Cia. Paulista na cidade de Campinas/SP na década de 1940. Fonte: FERREIRA, 2010, p.191.

o pessoal, sobretudo os menos favorecidos de meios, assim como as respectivas famílias – proporcionando tratamento médico pronto e competente, em domicílio ou em hospitais, e os medicamentos necessários. (...) A assistência médica e farmacêutica de tão avultada coletividade é feita por habilitado corpo médico, achando-se as linhas da Companhia divididas para esse fim em 13 diferentes circunscrições, tendo cada uma a respectiva sede em centro de numeroso pessoal” (Relatório nº69 da Diretoria da Paulista, 1918. Fonte: SEGNINI, 1982, p.43).

Para ZAMBELLO (2005, p. 258), aqueles que cresciam nas vilas ferroviárias geralmente escolhiam exercer uma profissão na estrada de ferro, ao invés de trabalhar no comércio ou na indústria. O interesse que partia do filho ferroviário era útil para a empresa, já que essa pessoa estaria envolvida desde cedo por esse tipo de trabalho. Era comum a existência de um vínculo pela própria moradia entre as companhias e seus empregados, em um modelo muito próximo do fábrica/vila operária (ZAMBELLO, 2005, p.258).

Nesse sentido as escolas, que formavam técnicos especializados no meio ferroviário, tinham papel fundamental. Os futuros trabalhadores eram testados nas oficinas, já como parte do processo de trabalho. Fazia parte desse processo o ensino de valores de autodisciplina, trabalho concentrado, administração de orçamento, hábitos racionais de consumo, nutrição, recreação sadia e, finalmente, melhor higiene (ZAMBELLO, 2005, p.260). Segundo FERREIRA (2010, p.153) foi fundada em 1901 uma Escola de Aprendizizes da Paulista nas oficinas de Jundiaí. Ali estudavam filhos de ferroviários, que acabavam por formar mão-de-obra qualificada e de reserva para a Companhia. Esse seria um dos recursos utilizados na construção de uma identidade

correlata à ferrovia, fazendo da família uma “família ferroviária” (FERREIRA, 2010, p.153). Era muito comum que a mesma família tivesse mais de uma geração de ferroviários, tendo portanto esse ambiente de trabalho papel fundamental na construção da identidade desses grupos.

Para SEGNINI (1982), com a adoção da Organização Racional do Trabalho, idealizado por Frederick W. Taylor, por parte da Companhia Paulista, inaugura-se a terceira fase de desenvolvimento ferroviário, que vai de 1928 a 1961, ano em que foi estatizada. Ao longo dos anos desse período, a Companhia buscou diversificar suas atividades com empresas lucrativas em diferentes ramos e não somente no transporte ferroviário, tornando-se assim um complexo agroindustrial que chegou até mesmo a construir carros e vagões (SEGNINI, 1982, pp. 63-82).

Faz parte do trabalho de FERREIRA (2010), muitos depoimentos orais de ferroviários¹³ que ajudam na compreensão do ponto de vista dos trabalhadores sobre o cotidiano da empresa. Nesses depoimentos se observam comentários sobre as iniciativas adotadas pela Companhia Paulista:

“Nós tínhamos os armazéns da própria Paulista, era a cooperativa. A Cooperativa era o seguinte: a Paulista, por exemplo, adquiria arroz, feijão, açúcar. E ela punha na cooperativa e vendia para somente os empregados, para os empregados pagar descontado na folha de pagamento. Era mais barato que na cidade. Tinha tecido, utensílio doméstico, geladeira, porque a Paulista passava por uma porção de lugares e era tudo produtor; então ela comprava e revendia para a gente, que nem saía de Jundiaí. E lá tinha a produção de vinho, ela pegava e vendia para os funcionários das outras cidades. A Paulista tinha armazém para recebimento de mercadoria e transporte. A cooperativa era em Jundiaí, Campinas, Dois Córregos e São Carlos. A gente fazia o pedido para a cooperativa e eles despachavam na estação da cidade que a gente estava. Vendia de tudo: comida, produto de armarinho, de tudo. Tinha a caixa de aposentadoria da Paulista e ela descontava no salário da gente para efeito de aposentadoria” (Trecho de entrevista com Sr. Carlos. Fonte: FERREIRA, 2010, p.144).

“O salário naquele tempo era bom, era melhor salário que tinha na praça. Tínhamos Cooperativa, mas ela só vendia para quem fosse ferroviário, quem não trabalhasse na Paulista não podia comprar lá. Tínhamos loja, farmácia, ahhh (sic), nós tínhamos de tudo. Não precisamos comprar na cidade, os ferroviários compravam tudo na cooperativa, o preço era melhor” (Trecho de entrevista com Sr. César. Fonte: FERREIRA, 2010, p.134).

Para a companhia, favorecer a organização de cooperativas, assim como construir moradias para serem alugadas a preços irrisórios pelos ferroviários, possibilitava o pagamento de salários mais baixos, aumentando assim seus lucros. A falta de habitações e o consequente encarecimento dos aluguéis poderia resultar em greves por maiores

13. A pesquisa de FERREIRA (2010) foi feita principalmente com ferroviários que trabalharam em Rio Claro.

salários, o que fez da construção de casas para os ferroviários uma dessas iniciativas. Dessa forma, além de fixar o ferroviário próximo ao local de trabalho, o patrimônio da empresa crescia com a valorização dos imóveis:

“A intensa crise de habitações que nos últimos tempos se tem manifestado em todas as cidades do interior, determinada não só pela sensível falta de casas, como pelo extraordinário encarecimento dos aluguéis, tem criado sérias dificuldades ao pessoal ferroviário, sobretudo nos centros de maior aglomeração de operários e trabalhadores. (...) Empenhada em dar ao problema solução capaz de resolvê-lo em suas diferentes modalidades, isto é, oferecendo-se aos seus auxiliares habitação higiênica a preço módico e junto ao trabalho, único meio de tornar o pessoal estável e garantir a regularidade dos serviços a cargo da Companhia, principalmente nas estações de baldeação, em que é necessário manter grandes turmas de trabalhadores, geralmente compostas de gente que não prima pela constância no serviço – vem a Diretoria, já de alguns anos a esta parte, promovendo a construção de casas em larga escala em diferentes pontos da linha e, pelos bons resultados colhidos, julga dever continuar a fazê-lo. Assim é que autorizou a construção de dez novas habitações de vários tipos. (...) É para desejar que as novas providências concorram para pôr em inteira ordem o serviço de recebimento e transporte do café, no regime da limitação, a contento dos múltiplos interesses nele desenvolvidos” (Relatório nº75 da Diretoria da Companhia Paulista. 1924. Fonte:SEGNINI, 1982, p.53).

Muitas alusões às vilas ferroviárias e ao cotidiano de seus moradores são feitas nos depoimentos colhidos pela pesquisadora FERREIRA (2010). Entre as características descritas, estão a proximidade constante dos ferroviários com relação à ferrovia, garantindo o funcionamento do entreposto ferroviário e a manutenção das linhas. Pode-se constatar nessas falas a hierarquia da empresa, a espacialidade das construções, as relações sociais consequentes desse contexto, a família nuclear como figura central e a visão do trabalhador sobre a companhia¹⁴:

“Eu morei sempre nas vilas ferroviárias, cada um já tinha sua casa; aqueles que tinham direito a casa, já tinham a sua, os que não tinham que pagar aluguel por fora. Era o pessoal da linha; pessoal da estação, de outras repartições não tinha direito a casa. Mas tinha algum que morava na casa, mas não que tinha direito, dava por gratidão. Morava sem pagar aluguel, sem pagar nada. A gente tinha amizade, tinha contato, era tudo gente boa, um não implicava com o outro, ninguém brigava, nem ofendia, às vezes só coisa de criança. Eu quando vim para Araraquara não tinha casa. Aí mandaram fazer uma para minha família, eu morei dez anos lá” (Trecho de entrevista com Sr. Douglas. Fonte: FERREIRA, 2010, p.188).

“Eu morei em vila ferroviária, as casas eram todas juntas, todas ligadas; os ferroviários eram os vizinhos, todos trabalhavam na Paulista. A companhia dava as casas para a gente morar. Era aquelas casas, uma coloninha, uma porta dava na outra, (...), se bebesse era capaz de errar a porta, chegasse, errava a porta só, uma porta, e aí ao lado a porta do

14. Os entrevistados ocupavam cargos não muito altos e, por representarem apenas um conjunto específico de pessoas, seus pontos de vista são parciais com relação ao tema.

vizinho. Todos escutavam as conversas, as brigas, era só o batente que separava. Era tapera mesmo. Dentro tinha dois quartos, sala e cozinha; o banheiro e a lavanderia ficavam lá fora e era de uso coletivo, o que gerava confusão às vezes” (Trecho de entrevista com Sr. Maurício, Fonte: FERREIRA, 2010, p.188).

“Nós morávamos na colônia, era uma turma com cinco casas divididas. A companhia dava a casa, mas não era totalmente de graça, pagávamos uns vinte réis. Eu tinha amizade, era boa, a gente quando morava na colônia tinha mais amizade. Conflitos eram mais nas turmas de linha, as mulheres que brigavam umas com as outras nas colônias” (Trecho de entrevista com Sr. Roberto, Fonte: FERREIRA, 2010, p.190).

“Eu tenho muita saudade do pessoal da ferrovia. Quando eu vim para São Carlos em 1954 fiz muitos amigos. A minha vida inteira foi morar em casa da ferrovia, pois, se o fio arrebentava tinha que correr para consertar. A gente fazia parte de tudo na ferrovia. Para fazer o pedido do mês passava uma lista de todos os trabalhadores e ia um trem buscar e chegava com os pedidos de cada um. Primeiro era eu e minha mulher, depois vieram minhas filhas que foram criadas na ferrovia, dentro desta família” (Trecho de entrevista com Sr. Ângelo, Fonte: FERREIRA, 2010, p.190).

Quanto à divisão de trabalho adotada pelas estradas de ferro no Brasil, pode-se dizer que ela reproduzia a mesma hierarquia adotada pelas companhias europeias e estadunidenses. Os cargos eram divididos de acordo com a função em diferentes grupos, tendo cada grupo sua própria hierarquia. As casas erguidas pelas companhias eram muitas vezes destinadas aos trabalhadores de linha, principalmente pela falta de habitações ao longo dos trilhos. A Tabela 1.2 demonstra as divisões e subdivisões que a maioria das companhias ferroviárias adotavam.

Os ferroviários adquiriram enorme força no Brasil enquanto classe trabalhadora e reivindicadora, aproximando-se somente dos portuários (SEGNINI, 1982, p.41-48). ZAMBELLO (2005, p.77), por outro lado, critica a excessiva atenção dada aos mecanismos disciplinares das companhias em detrimento da história de luta trabalhista contada do ponto de vista do ferroviário. O autor destaca, entre outras, a greve de 1906, ocorrida entre 15 e 29 de maio, cujas lideranças se organizaram formando as chamadas Ligas Operárias. O descontentamento dos ferroviários vinha não só da repressão a essas organizações, como das demissões que a chegada de um maquinário novo na companhia provocou. Mudanças na administração do trabalho também faziam parte das queixas, sendo elas excessivas horas de trabalho, horas extras não pagas, descontos injustos de horas por atrasos e o favorecimento de pessoas nas promoções dentro da hierarquia da empresa¹⁵. Durante a greve, as locomotivas paradas acumularam o café ensacado e

15. O movimento grevista ainda incipiente não sabia com clareza quais eram seus objetivos, o que fez com que os motivos e as exigências mudassem algumas vezes no decorrer da greve. Dentre as posteriores reivindicações está a não obrigatoriedade do pagamento à Sociedade Beneficente, cujo serviço seria feito por “médicos e farmacêuticos inábeis e desumanos, que pouco se importando com os enfermos, transcuram-nos ou negam-se a visitá-los” (ZAMBELLO, 2005, p.82).

Inspetoria Geral	Contadoria	Almoxarifado
<ul style="list-style-type: none"> • Inspetor geral • Secretário • Contínuo 	<ul style="list-style-type: none"> • Contador • Ajudante de contador • Pagador • Caixa • Ajudante de caixa • Auxiliar • Chefes de seção • Escriturários e praticantes • Encarregados da escrita de carros, vagões e encerados • Apontadores de carros e encerados • Impressores de bilhetes • Contínuos 	<ul style="list-style-type: none"> • Almoxarife • Encarregado de depósito • Escriturários e praticantes • Conferentes e armazenistas • Feitores e trabalhadores
Tráfego	Linha	Locomoção
<ul style="list-style-type: none"> • Chefe • Ajudantes • Auxiliares, escriturários, ajudantes e praticantes • Conservação da linha telegráfica e aparelhos • Chefes de estações e ajudantes • Telegrafistas e praticantes • Bilheteiros, conferentes, escriturários, ajudantes, praticantes e porteiros • Manobreadores, mensageiros, portadores, vigias e trabalhadores • Guarda porteiras • Guardas ajudantes e praticantes de trem 	<ul style="list-style-type: none"> • Engenheiro chefe de linha • Engenheiro ajudante do chefe de linha • Engenheiros residentes e ajudantes • Desenhistas • Escriturário • Mestre de linha geral • Mestres de linha das seções • Feitores • Trabalhadores • Mestre dos pedreiros • Pedreiros e serventes • Carpinteiros e pintores • Ferreiros e malhadores • Maquinista do britador 	Escritório
		<ul style="list-style-type: none"> • Chefe de locomoção • Ajudante de locomoção • Engenheiros praticantes • Chefe de escritório • Inspetor de tração • Desenhista • Escriturário • Amanuense • Contínuo
		Oficinas
		<ul style="list-style-type: none"> • Mestre geral • Contra-mestre • Mestres de oficinas • Ajustadores • Torneiros • Caldereiros e funileiros • Ferreiros • Fundidores • Carpinteiros • Trabalhadores • Pintores • Malhadores • Limadores • Serradores • Operários diversos • Aprendizes
		Tração
		<ul style="list-style-type: none"> • Chefe dos maquinistas • Escriturário • Chefe de depósito • Maquinistas • Foguistas • Limpadores

Tabela 1.2. Divisões e subdivisões de trabalho adotadas pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro. Fonte: SEGNINI, 1982, p.93.

passageiros que dependiam das linhas da Paulista ficaram dependentes das diligências e dos muares (ZAMBELLO, 2005, pp.82-85).

A Companhia, porém, tomou diversas medidas para impedir a greve, como ameaça de demissões e imposição da força policial, o que provocou uma onda de sabotagem pelos ferroviários em greve ao longo da estrada de ferro. Alguns trens ficaram parados na Companhia Mogiana, num sinal de solidariedade por parte dos trabalhadores dessa empresa. As Companhias Funilense e Ramal Férreo Agrícola Campineiro também paralisaram seus trens por alguns dias. Diversos ramos da indústria e de serviços acabaram por aderir à greve, o que levou a uma greve geral em Campinas, desencadeada no dia 26 de maio. A Companhia então demitiu os funcionários líderes e os deixou vigiados pela polícia. Algumas reivindicações foram atendidas alguns meses depois, entre elas a não obrigatoriedade do pagamento à Sociedade Beneficente, a outorga das oito horas de trabalho e o direito às pensões das viúvas de empregados menos graduados (ZAMBELLO, 2005, pp.88-91). ZAMBELLO (2005, p.92) trabalha com a suposição de que a Caixa de Aposentadorias e Pensões de 1923¹⁶ atendeu a uma reivindicação dos trabalhadores, além de ser uma tentativa por parte da empresa em diminuir a ocorrência de greves. No período de 1901 a 1914 ocorreram cinco greves de caráter geral, sendo nove o número de greves ocorridas entre 1915 e 1929 (ZAMBELLO, 2005, p.98).

A tecnologia foi interpretada como uma saída para o alto grau de dependência que as empresas tinham com relação à mão-de-obra, além de contribuir para o incremento do processo produtivo. O uso da eletricidade, que substituiu a energia a vapor, é uma dessas inovações. Por consequência, as relações de trabalho e o cotidiano ferroviário mudaram com a mecanização, como mostram os depoimentos orais:

"(...) durante o tempo que eu tive ali me jogaram naquele negócio de fermentação. (...) tinha dia que eu estava perto de 700, 800°, numa distância de 40, 50cm, lutando com as peças. Isso aí acabou com minha saúde. Não foi fácil não, ali não foi fácil não. E assim mesmo, graças a Deus, ainda até que não me saí mal. Saí com saúde, tenho até o que agradecer. A única coisa que perdeu foi meu ouvido" (Trecho de entrevista com Sr. Autilde Mantovane. Fonte: ZAMBELLO, 2005, p.252).

"O trabalho na Paulista era um trabalho pesado; no começo, a gente não tinha tecnologia. Tinha que abastecer a máquina. Tinha uma válvula de segurança, porque tinha que dar vapor para a máquina e não podia estourar a válvula, se estourasse ia descarregar o vapor. Porque ali o sistema era água e lenha. E tinha lenha que era verde, mas eles não tinham dó não. Só tínhamos a máquina a vapor e tinha que pôr pra rodar. Então você morria e eles não ajudavam. (...) Mas aí com o tempo as coisas foram melhorando, chegou a diesel, a elétrica; o trabalho também tinha mais condições e facilidades e nós fomos indo" (Trecho de entrevista com Sr. Fábio, Fonte: FERREIRA, 2010, p.149).

16. Com a instituição dessa medida, o trabalhador ferroviário passou a ter direito a socorros médicos em caso de doença do empregado ou de alguém da família, além da compra de medicamentos com preço especial, pensão para seus herdeiros em caso de morte e aposentadoria.

Figura 1.12. (esq.) Primeira torre de energia, localizada na região do município de Pederneira/SP. 1961. Fonte: FERREIRA, 2010, p.180.

Figura 1.13. (dir.) Ferroviários em depósito de locomotivas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro de Campinas no final da década de 1940. Fonte: ZAMBELLO, 2005, p.275.

A classe ferroviária, organizada e mais estável que outras categorias de trabalhadores da época, era tida como um setor diferenciado da classe trabalhadora, talvez porque a máquina e a modernidade que o trem simbolizava estivessem materializadas também na figura dessas pessoas. Reforça essa ideia de diferenciação o fato de que geralmente havia mais de uma geração de ferroviários na mesma família, o que dava ainda mais força à imagem dessa classe. FERREIRA (1982, p.133) fala que o ferroviário desfrutava, até meados do século XX, de maiores salários e estabilidade, o que conferia maior status em meio às outras profissões. Segundo a pesquisa da autora, a figura do ferroviário tinha um simbolismo muito forte, que se refletia na sua sociabilidade. Esse prestígio, porém, teria diminuído concomitantemente ao sucateamento das linhas férreas:

“Nós, ferroviários, nos metíamos em tudo, estávamos em tudo quanto era parte. Nós tínhamos convites quase que especial e então íamos em qualquer lugar. Íamos porque nós tínhamos presença. Isto aí não tenha dúvida. Os ferroviários participavam, iam quase que em todas as comemorações da cidade, festividades estas coisas. Vou te contar uma coisa, tinha um porteiro de gare que ia no cinema sem pagar nada, isto porque era ferroviário, entrava e não pagava. Ia lá de boné, o paletó; da ferrovia, ia lá, entrava, assistia o filme e ia embora. E era assim com a gente.” (Trecho de entrevista com Sr. Ronaldo, Fonte: FERREIRA, 2010, p.144).

ZAMBELLO (2005, p.251) analisa a hipótese de que a presença da estrada de ferro nas cidades influenciou a escolha da profissão desses trabalhadores. Sua pesquisa, que também se utiliza de depoimentos orais, trabalhou com ferroviários moradores da Vila Industrial de Campinas. As falas desses ferroviários também registram a admiração que a figura do ferroviário suscitava:

“(...) uma que o salário naquele tempo era bem melhor. Não tinha dúvida. Quem trabalhasse em ferrovia naquele tempo, tinha crédito em qualquer lugar de tão bom que era o salário. Era um salário que podia contar com ele” (Trecho de entrevista com Sr. André Mascarin. Fonte: ZAMBELLO, 2005, p.252).

Segundo ZAMBELLO (2005, p.271), as causas mais comuns do ingresso desses trabalhadores em cargos da ferrovia são: 1) melhor perspectiva dentre as outras opções de trabalho; 2) limitações econômicas da cidade de origem, restando o trabalho ferroviário como opção; 3) baixo grau de escolaridade; e 4) porque alguém próximo, vizinho ou parente, que já trabalhava em alguma companhia, indicou o trabalho ferroviário. Com relação à presença do negro no trabalho nas ferrovias, por outro lado, prevalecia a ideia de que o negro só poderia realizar trabalhos braçais, excetuando-se portanto os trabalhos que demandassem qualquer tipo de intelectualidade. Por isso, nos primeiros anos, a maioria dos trabalhadores negros ocupavam cargos subalternos na hierarquia da empresa, como por exemplo os cargos na via permanente, caracterizado como trabalho pesado, onde se carregavam dormentes para a construção dos trilhos. Acreditava-se também que, como os negros não haviam tido oportunidade de estudo, estavam sujeitos a cargos menos valorizados. Com a implantação das escolas de aprendizes, porém, muitos estudaram para ocupar cargos nas companhias ferroviárias, o que ajudou a melhorar a posição do negro na hierarquia das empresas (FERREIRA, 2010, p.166). Ainda assim, a imagem que se tinha era estereotipada e se tratava da idealização do negro bom, obediente, conformado, submisso, “que conhece o seu lugar”. Por

Figura 1.14. Trabalhadores de via permanente. Fonte: FERREIRA, 2010, p.163.

isso, mesmo ocupando melhores cargos do que nos primeiros anos de implantação da companhia, os negros raramente tinham acesso aos cargos mais altos da hierarquia ferroviária (FERREIRA, 2010, p.174).

Por fim, a hierarquia do trabalho se refletia também na distribuição de casas por parte das companhias para seus empregados. O papel que essas casas exerciam para além dos interesses das empresas foi primordial na formação da identidade do ferroviário, existindo ainda hoje vilas onde antigos ferroviários residem com seus familiares. A idealização dessas habitações compreende uma série de mudanças que a casa sofreu durante o período no que diz respeito à higiene, organização espacial, sistemas construtivos, privacidade, imposição de valores, entre outros. Em Campinas, a implantação dessas moradias fez parte da formação do primeiro bairro operário da cidade, ainda hoje rico em exemplares que contribuem para a compreensão dessas mudanças.

1.4. A implantação das vilas e a formação de um bairro operário

A constituição e configuração do sistema férreo campineiro implantado nesse período foram determinantes para a formação de uma rede urbana significativa, tornando a região um modelo de distribuição e expansão agrícola. Campinas, por estar próxima tanto da capital quanto do porto de Santos, assumiu uma posição estratégica na rede de transportes e comunicações, fazendo dessa área um nó de vias de circulação. Como consequência, a primeira estrada de ferro, instalada em 1870, gerou diferenças territoriais entre o norte e o sul da cidade, sendo o norte onde se constituiu o centro político e econômico.

Por outro lado, buscando combater as epidemias a que as cidades estavam submetidas no final do século XIX e início do século XX, muitos profissionais propuseram uma série de medidas de caráter prático no ambiente urbano: adoção de sistemas de drenagem do solo úmido, alagadiço e/ou pantanoso com pavimentação das ruas; construção de sistemas de abastecimento de água; canalização de águas pluviais e esgoto; sistema de recolhimento do lixo; construção dos cemitérios distante da aglomeração urbana, assim como de prédios considerados insalubres, como hospitais, lazaretos, mercados, matadouros, curtumes e cadeias (SALGADO, 2010, p.4).

Figura 1.15. Hospital de Lázaros na antiga Vila Industrial em Campinas em 1905. Fonte: Coleção Antônio Miranda. Centro de Memória UNICAMP.

Figura 1.16. Mapa de Campinas em 1878. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

No mapa de 1878 (Figura 1.16), podemos observar o desenvolvimento urbano de Campinas em um momento anterior à implantação das vilas. Há uma retícula limitada ao sul pela linha férrea. Poucas construções compõem o complexo ferroviário e há apenas cemitérios onde hoje se encontra a Vila Industrial:

A Vila Industrial foi um dos primeiros bairros a se diferenciar do núcleo central já estabelecido. Inicialmente, abrigou os trabalhadores das estradas de ferro e as indústrias que ali começaram a se instalar e posteriormente as pessoas que se deslocaram com a valorização das áreas centrais (SEMEGHINI, 1991, p.121). O tecido urbano desse bairro é menos ortogonal e planejado e a malha viária não é contínua, o que torna o espaço

fragmentado. A implantação das indústrias nessa área se deu pelo baixo valor dos terrenos e pela facilidade de escoamento que a proximidade com a ferrovia oferecia. Soma-se a isso a presença do ribeirão Anhumas, já que a água era recurso fundamental para as atividades industriais, e a oferta de mão-de-obra, que já existia desde a implantação das primeiras vilas no local. Pode-se concluir que as linhas férreas e o espaço que ocupam no cenário urbano foram determinantes na formação dos bairros industriais dessa área.

Apesar das epidemias, entre 1886 e 1900 a população da cidade cresceu mais de 50%, indo de 41.253 a 67.694 habitantes. CARVALHO (1991, p.32) atribui esse fato à eficácia do Plano Sanitário adotado para o centro urbano campineiro. Nos anos seguintes, porém, a cidade assumiu um ritmo menor de crescimento. Campinas começava a delinear um perfil industrial, abrigando diversas fábricas já aqui citadas. Pode-se dizer que a urbanização do município se dava enquanto o processo de industrialização avançava. Por outro lado, já se fazia presente as reivindicações de melhoria de condições de vida por parte dos trabalhadores.

O mapa de 1900 (Figura 1.17) mostra todas as linhas férreas e companhias instaladas na cidade. A retícula já existente anteriormente avança para o norte, enquanto ao sul já se pode notar a formação da Vila Industrial. Encontram-se aqui apontados nessa região o Curtume, os Larazetos e o Matadouro existentes na época. A Vila da Imigração já está nomeada, assim como o incipiente bairro da Ponte Preta. Antes da implantação do pátio ferroviário, não havia uma relação centro/periferia estabelecida tão claramente como veio a ser posteriormente. O perímetro urbano não se estendia além da malha ortogonal consolidada, como mostra o mapa anterior. É próximo ao córrego do Piçarrão que são instalados, no início do século XX, os edifícios curtumeiros, limitados ao fundo por uma ampla área não ocupada. Segundo ANDREOTTI (2013):

"Identificam-se naquele sítio todas as características procuradas pela indústria no início do século XX para a sua implantação: a proximidade com a linha do trem, a presença do rio e a grande área livre adjacente, originalmente reserva para expansão das atividades do cortume. A existência desta grande área não consolidada resultou na criação de uma morfologia específica: enquanto que a Vila Industrial tem sua 'frente' voltada para o pátio ferroviário e para a região central da cidade, o córrego do Piçarrão se configurou, portanto, como seu 'fundo'" (ANDREOTTI, 2013).

A construção das casas da Vila Industrial aqui em estudo, por sua vez, se deve tanto a iniciativas por parte das empresas ferroviárias de construir habitações para seus funcionários, como a particulares, em especial imigrantes, que investiram em casas de aluguel já no início

Figura 1.17. Mapa de Campinas datado de 1900. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 1.18. Mapa de Campinas em 1929. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

do século XX. É aqui que começam a surgir bairros periféricos em Campinas, o que gerou uma crise urbana de centralidade, agravada pela aglomeração de uma estrutura física ultrapassada. Em 1930, com a crise urbana instalada, entra em declínio o complexo cafeeiro, que começava a dar espaço às transformações que vinham ocorrendo, tanto a industrialização quanto a urbanização. Com a crise internacional de 1929, que impôs à Campinas transformações profundas em sua estrutura social e econômica, o capital do setor agrícola foi transferido para o ramo urbano-industrial.

Para CARVALHO (1991, p. 36), uma crise urbana se configurou em Campinas na primeira metade do século XX sob

dois aspectos. Um deles seria a superação da forma de organização territorial urbana definida pelo padrão de acumulação do complexo cafeeiro. Outro aspecto diz respeito às condições gerais de produção correspondente ao processo de industrialização. Sendo assim, a crise urbana assumia múltiplas dimensões. Bairros periféricos anunciavam a expansão urbana e o protesto popular, por meio das greves, deixavam à mostra a dimensão social do conflito urbano que então se estabelecia.

Por outro lado, anunciava-se a decadência do café e a industrialização crescente exigia novas condições urbanas para continuar se desenvolvendo. Dois fenômenos, com potencial transformador, surgiam então na cidade, sendo um deles a implantação de várias unidades industriais e o outro a expansão e valorização das terras urbanas. Esse processo passava pela transformação de proprietários rurais em urbanos e pela formação de um mercado imobiliário que, num primeiro momento, fez os loteamentos de sítios e fazendas próximas, pra depois se expandir em novos loteamentos e na renovação do centro urbano, estimulados pela indústria da construção civil (CARVALHO, 1991, p.37).

Nesse contexto de desenvolvimento industrial, houve o parcelamento de chácaras e antigas fazendas, incorporadas ao núcleo urbano, o que fez o setor imobiliário ganhar forças. O lote urbano, entendido como mercadoria, é o que iria guiar a partir de então a expansão urbana de acordo com os interesses do capital. A expansão urbana, porém, não seguia a um planejamento geral, o que fez surgir problemas de ligação viária dos novos bairros entre si e com o centro da cidade. Havia muitas descontinuidades com a malha urbana existente. Além disso, havia o problema de condicionamento das infraestruturas produzidas pelos planos sanitários e sua compatibilização com a expansão que então acontecia (CARVALHO, 1991, p. 37). No mapa apresentado na Figura 1.18, de 1929, pode ser constatada a expansão da cidade para as áreas além dos trilhos:

Frente aos problemas trazidos pela urbanização, as autoridades municipais se empenharam na contratação do engenheiro e arquiteto Francisco Prestes Maia para formular o Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas. Sobre a necessidade da elaboração de um plano de urbanismo, o Prefeito Orosimbo Maia¹⁷, dirigindo-se à Câmara Municipal, escreveu:

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

17. Orosimbo Maia (1861 – 1939) foi prefeito de Campinas por três mandatos: de 1908 a 1910, de 1926 a 1930 e de 1931 a 1932.

que Campinas progride, com tendência a ser uma grande cidade, talhada a ser um centro industrial privilegiado pela sua situação e vias de comunicação. Desde que seja concluído o grande reforço do abastecimento de águas em vias de execução, isso se evidenciará de modo positivo. Assim sendo, ela não pode permanecer com suas ruas estreitas, sem os indispensáveis logradouros públicos e outros melhoramentos de que se recente atualmente” (Relatório Municipal de 1929, p.05).

O período de concepção do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas se estendeu por quase quatro anos, encerrando-se com sua regulamentação pelo Ato Municipal 118 de 23 de abril de 1938. Iniciou-se em 1934, com a contratação do urbanista Prestes Maia, que elaborou em 1935 uma Exposição Preliminar de suas propostas. Mas a reestruturação administrativa da prefeitura e os reflexos de acontecimentos políticos de esfera nacional na organização municipal¹⁸ retardaram sua aprovação.

O espaço urbano era então socialmente indiferenciado e sua trama viária retilínea e contínua era consequência direta do baixo valor da terra e da distribuição do solo urbano, feita pela Intendência Municipal (PUPO, 1969). Como dito, as indústrias passaram a se instalar em terrenos maiores e mais baratos na periferia, enquanto o setor terciário adensava a região central da cidade. Novas habitações procuravam se afastar do centro, dividindo-se entre bairros operários próximos às indústrias e jardins destinados à população de maior renda.

O espaço urbano expandia sobre o rural, aproveitando a trama de estradas existentes e ocupando seus interstícios mais próximos. A especialização do uso do solo, a partir de então, seria cada vez mais ditada por uma apropriação segregada, seguindo padrões socioeconômicos diferenciados. Instalou-se uma nova dinâmica na qual o antigo centro assumiria cada vez mais características terciárias, com forte poder sobre a periferia residencial e industrial, ligados pelas mesmas vias radiais que antes ligavam o espaço urbano ao campo, ou seja, as antigas saídas da cidade (BADARÓ, 1986).

Percebendo isso, Prestes Maia propôs uma estrutura viária que consagrou as radiais e introduziu as perimetrais que circundariam a cidade. Vias concêntricas faziam parte da proposta, contornando o centro histórico, seu entorno e a nova periferia em expansão, de modo a conectar as diversas porções da área urbana. Segundo o urbanista: “O objetivo (ligar melhor os arrabaldes entre si) é importante em Campinas; onde se veem muitos bairros e arruamentos, lado a lado, porém, mal ligados entre si, sem grandes vias de conexão, contínuas e amplas” (MAIA, 1938, pág. 72).

O urbanista também se preocupou com as áreas de

18. Instalou-se uma nova Câmara Municipal em 1937, durante o período constitucional do primeiro governo de Vargas, dissolvida no mesmo ano.

expansão e, além de planejar a circulação, propôs novos conceitos para bairros residenciais com zoneamentos próprios e áreas verdes com a instalação de grandes parques, além de estabelecer áreas destinadas à instalação de indústrias. Também propôs a criação da Seção Agrícola Municipal para evitar que o campo fosse tratado apenas como uma futura área de ocupação urbana. Ressaltou ainda a importância da participação da comunidade na formulação das propostas, recomendando a formação de comissões civis, que teriam caráter técnico, consultivo e de assessoramento à administração municipal. No texto final aprovado pelo Ato Municipal 118, encontra-se uma extensa lista de obras, alargamentos e prolongamentos viários, além de outras intervenções propostas.

Prestes Maia definiu o que considerava essencial ao caráter do programa urbanístico, explicitando todas as fases que deveriam ser cumpridas ao longo de sua implementação. Quatro aspectos deveriam ser fundamentais: o plano devia ser abrangente, técnico, prático e aplicado por fases: “O plano deve ser muito compreensivo, isto é, abranger todos os principais aspectos gerais da vida da população e estender-se a todo o município, embora dando o especial destaque à cidade e aos aspectos materiais” (MAIA, 1936, pág. 89).

Isso permitiu o surgimento de propostas ousadas, que se tornariam possíveis se executadas gradualmente e sujeitas a revisões periódicas. O desenvolvimento da cidade dependeria das modificações colocadas e deveria contemplar todos os aspectos do município e da região. Quanto ao resultado, houve uma redução do alcance do plano, já que a marcada abrangência pretendida pelo urbanista não transpareceu nas propostas finais posteriores ao seu trabalho, além de não terem sido enfatizados os aspectos relacionados à expansão urbana. Segundo BADARÓ (1986), isso se deu pela necessidade imediata da construção das avenidas centrais e alargamento das ruas, o que determinava uma ênfase nos aspectos viários do plano final. Por isso, o “Plano de Melhoramentos Urbanos” surgiu no lugar do “Plano de Urbanismo”, que assumia o enfoque anterior, mas era mais completo e abrangente.

No que diz respeito às propostas que envolvem a Vila Indústria no Ato Municipal 118 de Prestes Maia, pode-se ressaltar quanto às radiais externas:

- Rodovia para Mogi Mirim pelo prolongamento da Avenida Barão de Itapura e Jardim Campinas, até encontrar a estrada atual na futura barragem da represa do Taquaral.
- Rodovia Anhumas-Pedreira
- Rodovia para Fazenda B. de Paranapanema, visando a futura ligação com o Bairro Industrial.

- Rodovia para Valinhos, São Paulo, Itú e Indaiatuba, Vira Copos, Roseira, Asilo, Limeira, Amarais (Campos de Aviação) e Cosmópolis. Fica estabelecido recuo obrigatório de 6 metros para as construções nos trechos dessas vias com alinhamento já definido, desde que o afastamento das fachadas em relação ao eixo da via não seja inferior a 13 metros, cabendo à Prefeitura fixar oportunamente as larguras dos trechos sem alinhamento aprovado" (Ato Municipal 118, pág.59).

O sistema de radiais externas proposto por Prestes Maia estava pautado pelas principais estradas já existentes. Sua intenção era canalizar o tráfego interurbano ou rural num feixe de vias de trânsito rápido. As novas radiais foram colocadas de modo que todas as direções fossem adequadamente atendidas. Além disso, os recuos permitiriam a separação, no futuro, das faixas de trânsito rápido e de longo percurso das de trânsito local. Sendo assim, foram propostas vias centrais de

Figura 1.19. Radiais externas em roxo e a Vila Industrial em vermelho segundo o plano de Prestes Maia. Fonte: BADARÓ, 1986. Modificações em colorido pela autora.

trânsito rápido, com previsão para passeios e canteiros de separação arborizados, recuo das casas e retificação de alinhamentos.

Quanto à perimetral externa, Prestes maia propõe:

“• Perimetral externa: (Canal do Proença, Vila Industrial, Alto do Chapadão, e Vale do Taquaral).

• Avenida e Canal do Proença (Park-way) entre o Saneamento e a praça circular, no cruzamento das ruas Abolição e Dr. Angelo Simões, com passagem superior da linha da Paulista.

• Prossegue em direção da 1ª rua de São Bernardo com passagem superior nas travessias das estradas de rodagem de São Paulo e Itu.

• Prossegue pela rua de São Bernardo até a estrada do Piçarrão, deflete à esquerda e segue rumo à praça da Vila Teixeira.

• Prossegue em direção à rua Joaquim Vilac, por esta, pela rua Dr. Alberto Sarmiento em direção à praça circular situada na extremidade da Av. Andrade Neves, continuando pela Av. do Espigão do Jardim Chapadão até encontrar a rua Maria Lins, na Vila Nova.

• Prossegue pela rua Maria Lins, atravessa a estrada Sorocabana e estrada de rodagem de José Paulino, desenvolvendo-se ao longo da margem direita da futura represa do Taquaral, corta a estrada de Mogi-Mirim e descrevendo uma curva vai fechar a perimetral na Avenida Proença, junto ao futuro Parque das Instalações de Águas e Esgotos. Fica estabelecido o recuo obrigatório de 6 metros para as construções ao longo do perímetro acima descrito nos trechos com alinhamento já definido, cabendo à Prefeitura fixar oportunamente a largura dos trechos de ligação” (Ato Municipal 118, pág.59).

A perimetral externa seria formada por um anel de vias de trânsito rápido com 4 ou 6 pistas separadas por canteiro central, contornando a área de expansão urbana. Sua função seria a de afastar do centro da cidade o chamado tráfego de travessia, além de interligar diversos bairros com novos loteamentos. A ideia é que fosse uma via com trechos tratados como park-ways, ou seja, com funções paisagísticas e de lazer, tangenciando parques municipais.

As radiais internas seriam vias construídas ou alargadas que serviriam o tráfego das radiais externas pelas áreas de expansão da cidade, além de conectar a perimetral externa à perimetral média. Deveriam permitir trânsito semirrápido, com faixas para estacionamento, tráfego lento e tráfego rápido. A principal radial interna proposta foi uma extensão da estrada de São Paulo até a Avenida João Jorge, que chegava numa praça rotatória, de onde convergiam outras rodovias (Itu e Viracopos) e de onde se dava o acesso principal de um parque a ser construído na Vila Industrial. Pode-se perceber claramente a Vila Industrial já consolidada e, por isso, a preocupação do urbanista em conectar esse bairro ao restante da cidade, além de dotá-lo de melhor infraestrutura.

Figura 1.20. Perimetral externa em laranja e a Vila Industrial em vermelho segundo o plano de Prestes Maia. Fonte: BADARÓ, 1986. Modificações em colorido pela autora.

- Construção de uma praça de remate da Avenida João Jorge, com frente para o Quartel de Polícia, já projetado.
- Construção de uma avenida de entrada da cidade, partindo da praça João Jorge, ao lado do Quartel e terminando na Estrada de São Paulo. Esta avenida obedecerá as diretrizes que serão dadas por ocasião da aprovação dos arruamentos futuros nesse local.
- Alargamento da rua Álvaro Ribeiro, do lado ímpar, para 16 metros, entre Abolição e a estrada de São Paulo.
- Alargamento da rua Abolição do lado par, para 16 metros, entre a rua Alvaro Ribeiro e a linha Ferrea, visando a concordância de alinhamento com a avenida Francisco Glicério.
- Prolongamento da Avenida Andrade Neves, com a largura atual, até a praça circular do Jardim Chapadão.

Figura 1.21. Radiais internas do entorno da Vila Industrial em roxo e a Vila Industrial em vermelho segundo o plano de Prestes Maia. Fonte: BADARÓ, 1986. Modificações em colorido pela autora.

- Alargamento da rua Major Solon, do lado ímpar, para 15 metros, entre a travessa Irmãos Bierrenbach e a Av. Anchieta.
- Prolongamento da Avenida Barão de Itapura do lado do Liceu, em direção à estrada de Mogi-Mirim, abrindo-se uma praça de distribuição de tráfego (...).
- Prolongamento da Avenida Cel. Silva Teles a partir da extremidade leste e obedecendo as diretrizes que serão dadas por ocasião dos arruamentos, dos terrenos que atravessar.
- Construção de uma avenida, com 14 metros de largura, na faixa marginal direita do Canal do Saneamento" (Ato Municipal 118, p.55).

Havia ainda o estabelecimento da perimetral média, que articulava as radiais internas circundando a região antiga da cidade, já

urbanizada, facilitando a distribuição do tráfego. O trecho mais próximo da Vila Industrial diz respeito a uma avenida que margearia a linha férrea ao norte: “Construção de uma avenida ao longo da linha férrea, com 15 metros de largura, entre as praças 9 de julho e Proença” (Ato Municipal 118, p.56).

Prestes Maia propôs também avenidas centrais na região central de Campinas, além de uma perimetral interna no trecho de maior uso nessa área e melhoramentos, como recuos e prolongamentos, de vias já existentes. Não serão abordadas aqui essas propostas por não atingirem o bairro Vila Industrial.

Figura 1.22. Perimetral média em laranja e a Vila Industrial em vermelho segundo o plano de Prestes Maia. Fonte: BADARÓ, 1986. Modificações em colorido pela autora.

Segundo Prestes Maia, as linhas férreas não tinham a possibilidade de transformações radicais em Campinas, ao contrário

de outras cidades como no caso de São Paulo. A Estrada de Ferro Paulista e a Estação dificilmente poderiam ser objeto de alguma intervenção significativa. Apesar de atravessarem zonas residenciais e terem problemas de alinhamento, algumas modificações nesse sentido exigiriam altos investimentos.

“Tenho notado que em muitas cidades pode-se atacar o estudo das remodelações gerais pelo das ferrovias. Elas oferecem oportunidades por vezes de grandes e úteis metamorfoses, transformações até radicais e razoáveis, pois desde a implantação desse meio de transporte, tudo mudou e cresceu espantosamente. Em Campinas as coisas são mais difíceis e diferentes” (Prestes Maia na Exposição Preliminar, p. 105).

O urbanista reconheceu então que os custos elevados e a pouca importância das mudanças necessárias desencorajavam grandes transformações. Aconselhou então algumas medidas simples:

- Exigir que as casas e os lotes à beira da linha tenham tratamento posterior, isto é, tenham fachada e jardim para a via férrea como se fosse esta uma rua comum. Salvo casos de armazéns e desvios industriais, é tempo de melhorar entre nós a primeira impressão que produzem as cidades, onde se entra pela cozinha.
- Assentar desde já as poucas passagens em desnível possíveis, fazer convergir para elas os arruamentos vizinhos.
- Corrigir da melhor maneira que ainda for possível em cada caso (cul-de-sacs, passagem de pedestres, etc.) as ruas realmente obstruídas” (Prestes Maia na Exposição Preliminar, p.106).

O Plano de Melhoramentos Urbanos contemplou ainda a necessidade de se dotar a cidade de amplos parques, com instalações esportivas e a oportunidade de criar lazer ativo para a população:

- Será construído um Parque na Vila Industrial, abrangendo todos os terrenos municipais da antiga Chácara Frias e pastos do Matadouro, tendo acesso pela Av. João Jorge e pelas ruas Prudente de Moraes e São Carlos.
- Será formado o Parque do Saneamento, aproveitando-se os terrenos pertencentes ao município.
- Será inteiramente reformado e modernizado o Bosque dos Jequitibás.
- Será formado o Parque do Taquaral, no cruzamento da estrada de Mogi Mirim com o prolongamento da Avenida Barão de Itapura, à margem do lago existente, cujo nível será elevado de 8 metros.
- Será aproveitado parte do terreno em que está localizado o hipódromo, no prolongamento da Av. Barão de Itapura, para uma praça” (Ato Municipal 118, pág.55).

O Parque da Vila Industrial seria de grande importância

Figura 1.23. Parques em verde e a Vila Industrial em vermelho segundo o plano de Prestes Maia. Fonte: BADARÓ, 1986. Modificações em colorido pela autora.

para a cidade por estar próximo de fábricas e bairros populosos, sendo essa a razão pela qual Prestes Maia se mostrava contrário a vendas parciais que viessem a reduzir essa área. A pouca fertilidade do terreno seria contornada com a adoção de vegetação adequada, plantio de árvores de grande porte, alamedas internas e pela instalação de equipamentos esportivos.

O plano prevê ainda diretrizes para os bairros industriais:

“Serão facilitadas as formações de bairros industriais:

- Ao longo da Estrada de Ferro Paulista, além dos Armazéns Reguladores.
- Ao longo da Paulista, além do Cemitério.
- Na Vila Nova e Taquaral” (Ato Municipal 118, p.55).

A zona indicada para as áreas além dos Armazéns Reguladores da Estrada de Ferro Paulista, estaria estrategicamente localizada próxima ao entroncamento de três ferrovias, permitindo fácil acesso rodoviário. Tinha ainda outras vantagens, como a proximidade da cidade e de bairros operários, especialmente a Vila Industrial. Seriam previstos, de imediato, cruzamentos em desnível com a ferrovia.

Fazem parte ainda do Plano de Melhoramentos propostas sobre edifícios públicos, edificações centrais, a criação de uma Seção Agrícola Municipal, Comissões Cíveis, a reformulação administrativa e técnica dos serviços públicos, a formulação de um Plano Escolar e assistência social à população carente residente na zona rural. Por não dizerem respeito à região da Vila Industrial, não serão descritas e discutidas nesse texto. Quanto à implantação do Plano, a Av. Paulista, correspondente à perimetral média, projetada ao longo dos trilhos da Cia. Paulista, jamais foi implantada. O mesmo ocorreu com as ligações entre a perimetral média e as radiais internas, que por serem vias já edificadas e não centrais, não tiveram uma atenção mais efetiva da prefeitura, preocupada em viabilizar outras propostas mais significativas.

Foi feito o represamento da Lagoa do Taquaral e a construção de uma via no seu entorno, como parte da perimetral externa, assim como reservadas as áreas destinadas ao futuro Parque da Vila Industrial que, no entanto, não chegou a ser construído. Novas áreas residenciais se desenvolveram de acordo com os padrões urbanísticos modernos, com suas casas recuadas, jardins frontais, ruas asfaltadas e arborizadas e com a infraestrutura necessária. As indústrias implantaram-se de acordo com as orientações da Prefeitura, ao longo das faixas ferroviárias. Sendo assim, os bairros Bonfim, Vila Industrial e Ponte Preta, mantiveram seu caráter industrial e proletário. A Vila Industrial era delimitada por uma área de difícil ocupação, e por isso mesmo destinada à implantação do parque público, e a ultrapassava pela Av. das Amoreiras, o que transformou essa via em uma importante distribuidora de tráfego (BADARÓ, 1986). Configurou-se grande parte das medidas previstas, em especial a perimetral externa, que era tangenciada por áreas em franco processo de urbanização.

Conclui-se que, Prestes Maia, com o intuito de reorganizar a cidade de acordo com os novos preceitos da modernidade, implanta uma nova ordenação espacial, mais adequada às necessidades da cidade industrial. Esse plano tem o intuito de preparar a cidade para a industrialização e a modernização. Ele sugere largas avenidas, praças, edifícios públicos e privados, parques e bairros residenciais que deveriam compor uma nova linguagem urbana. É assumida uma postura de caráter modernizador, um momento de ruptura com o passado, com a cidade do século XIX, não planejada. Faz-se importante notar que, nesse

contexto, a Vila Industrial permanece como parte da trama urbana, uma vez assumida sua relação com a ferrovia e sua posição de bairro operário consolidado.

Capítulo 2

CIDADE, HIGIENE E HABITAÇÃO

2.1. A reforma urbana no século XIX e início do XX

Durante o processo de industrialização muitos migraram do campo para as cidades, o que resultou num crescimento populacional vertiginoso. Por essa aglomeração e pela falta de infraestrutura urbana, houve uma visível piora na qualidade de vida de seus habitantes. Condições insalubres associadas também ao amontoamento desencadearam grandes epidemias, fazendo com que médicos, sanitaristas, engenheiros e filantropos procurassem soluções para a situação. A construção de habitações foi uma das principais soluções encontradas para resolver o problema de moradia da força de trabalho assalariada urbana empregada pelas empresas ferroviárias e pela indústria capitalista emergente. A moradia proletária, por sua vez, foi pensada de acordo com novos preceitos de higiene, fazendo das vilas ferroviárias e operárias exemplares de uma tentativa de construção de um novo modelo habitacional que atendesse o ideário da época. Essa prática está inserida na ampla reforma da habitação que teve início no século XIX (CORREIA, 2004).

Nesse cenário, Londres, que em 1801 tinha 864.845 habitantes, passou a ter 1.873.676 em 1841 e 4.232.118 de pessoas no ano de 1891 (MORAIS, 2002, p.55). De modo semelhante, outros países que sofreram a Revolução Industrial naquela época também conheceram grande aumento na população urbana, embora em menores proporções que Londres. Os problemas que a aglomeração urbana causou, fazendo com que inúmeros habitantes vivessem em situação subumana, eram algumas das questões mais graves existentes no meio urbano da época.

A falta de habitações e condições de higiene adequadas, que atingiam majoritariamente a classe econômica menos favorecida, fazem parte desse conjunto de questões trazidas pelo repentino crescimento das cidades. O proletariado, que não detinha posses, foi o maior prejudicado dentro da nova lógica que se desenvolvia. Tal situação se refletia na grande disparidade entre os bens dos moradores da cidade. Em 1891, por exemplo, o patrimônio médio de um industrial de Lille é de 1.396.823 francos, sendo de 68 francos o de um operário, havendo portanto uma diferença de um para 20.541. Em 1910, após certo crescimento da renda por parte do operário daquela cidade, a diferença de valores passa a ser de um para 9.075, porém insuficiente para reverter a situação de enorme disparidade social (GUERRAND, 2009, p.303).

Figura 2.1. (esq.) Moradia de um único cômodo. Fonte: AUGUSTIN, 1946, p.21.

Figura 2.2. (dir.) Moradia onde habitavam quatro crianças e seus pais localizada em mansarda. Fonte: AUGUSTIN, 1946, p.348.

As diferentes classes não habitavam os mesmos lugares, sendo o operariado quem mais sofreu as consequências da aglomeração urbana. Em Paris, por exemplo, muitos dos que antes habitavam os primeiros andares dos imóveis mistos mudam-se para bairros organizados unicamente para eles. Em uma escala maior, Haussmann exila o proletariado na periferia, enquanto outros setores, mais centrais, são destinados às classes privilegiadas. Pouco a pouco, outras cidades atingem distinção semelhante em seu tecido urbano (GUERRAND, 2009, P.303). Sobre a condição de vida das classes desprivilegiadas de Paris, por ocasião de uma fiscalização, GUERRAND fala:

“Nos arrondissements populares, (...) esses observadores descobrem a existência de cortiços, corredores, becos dominados pelas máfias dos locatários principais: após arrendarem terrenos por muitos anos, esses empresários cobrem-nos de construções térreas, metade de tábuas e metade de refugos, que dividem em alojamentos alugados por semana. (...) Nada surpreende que, num ambiente tão patogênico, as epidemias possam golpear duramente. Em 1873, a febre tifóide fará 869 vítimas em Paris. Em 1882, esse número subirá para 3352. A epidemia de cólera de 1884 provocará mais 986 mortes. O dr. Bucquoy, autor do relatório a respeito, constata que a enfermidade nunca atacou as casas bem construídas e mantidas em condições de higiene, onde os proprietários colocam água à disposição dos locatários” (GUERRAND, 2009, P.332, 333).

As epidemias eram analisadas principalmente segundo o custo econômico e social da miséria, que se refletia na produtividade do trabalhador. Logo a doença contagiosa começou a ser vista como mais associada à classe operária, o que gerou uma série de medos. O Estado, por sua vez, tinha que desembolsar elevadas quantias para conter as epidemias, que se mostravam graves problemas de saúde pública e necessitavam rapidamente de solução. Perante os problemas de falta de moradia e de condições de higiene, a burguesia em diferentes países revelou muitas preocupações com as condições em que vivia o proletariado. O meio em que o pobre vivia recebeu atenção especial nessa discussão, sendo sua moradia um dos pontos cruciais utilizados

na tentativa de reverter o quadro de insalubridade física e moral a que, segundo segmentos letrados da época, o pobre deveria ser submetido:

"Amontoadas em infectos pardieiros, as classes populares urbanas desenvolvem de forma diferente sua intimidade. As promiscuidades que parecem comprazê-las até em seus divertimentos – mesmo para Zola, o baile popular é um cio – são aos olhos das camadas dominantes o sinal de uma sexualidade primitiva e de uma selvageria que, por seu crescente desejo de dignidade, os próprios militantes aceitam cada vez menos. Patronato industrial, médicos propagadores da higiene pública elaboram políticas de habitação destinadas a salvar, pelo desamontoamento, os operários da tuberculose e do alcoolismo. A noção de 'moradia mínima', com normas de cubagem do ar e conforto, projeta-se desde o fim do século XIX. O próprio movimento operário, por muito tempo relativamente insensível a essa 'questão da habitação', reivindica no início do século 'ar puro' e 'salubridade'" (PERROT, M. 2009. pp. 291-292).

Figura 2.3. Corte idealizado de edifício de quatro andares na Paris do século XIX. Fonte: PERROT, 2009, p.52.

Figura 2.4. Família com nove crianças em habitação de dois cômodos. Fonte: AUGUSTIN, 1946, p.22.

As modificações, vinculadas à expansão da industrialização e adotadas na construção de casas populares a partir de então, visavam atender a demandas de conforto, à saúde e ao aumento de produtividade, buscando solucionar os problemas detectados na moradia proletária. Para CORREIA (2004, p.25), tal ideia se relaciona com o disciplinamento e a medicalização que fazem parte dos discursos e práticas do século XIX. Foi assim que médicos, higienistas, sanitaristas, autoridades policiais e governamentais começaram a analisar e a discutir o crescimento das cidades e, conseqüentemente, a insuficiência de habitações apropriadas e suas condições.

“A representação do pobre como ser ignorante, desregrado, e selvagem foi amplamente utilizada para justificar uma necessidade de alterar seu modo de ser e viver. Esta representação comportava a ideia de que os pobres não seriam capazes de entender a necessidade e empreender por conta própria tal alteração. Assim, para as camadas que se julgavam esclarecidas, restava comandar este empreendimento(...) Os discursos de engenheiros e médicos e as ações desencadeadas por reformadores sociais, governantes e industriais no sentido da construção de moradias e da reforma da cidade através de intervenções e normas permitem pensar na constituição entre alguns setores das classes dominantes de um projeto – não explicitado – de reordenamento da cidade, capaz de convertê-la em espaço normalizado, composto por uma reunião de lares regrados e por um conjunto de espaços de produção, consumo e lazer, organizados e controlados” (CORREIA, 2004, p.45).

Como consequência, o espaço da casa foi modificado de acordo com os novos preceitos que então estavam sendo difundidos. Uma das principais mudanças, provocada pela Revolução Industrial, se deu na separação entre o trabalhador e seus meios de produção. Há aqui a separação entre tempo de trabalho e de não-trabalho e, conseqüentemente, dos espaços que são gerados a partir deles. A partir

dessa divisão, desenvolveu-se no interior da moradia uma estrutura própria em que os espaços foram hierarquizados. Trata-se dos cômodos arranjados em três diferentes categorias, de acordo com seu uso, que são um espaço público de representação, um espaço privado de intimidade familiar e espaços de rejeição. Os dormitórios começam a admitir unicamente a esfera privada e os espaços de rejeição, cozinhas e banheiros, modificam-se para atender a questões sanitárias (GUERRAND, 1991, pp. 307-308).

A instituição de um novo modelo de feminilidade, representado pela esposa-dona-de-casa-mãe-de-família, e o lugar que a criança passa a ocupar dentro da família, influenciaram as mudanças que esse espaço começava a admitir. As novas formas de comportamento e etiqueta são adotadas inicialmente pelas camadas mais ricas para depois atingir outras camadas e, de forma muito parcial, as classes trabalhadoras. Esses modelos exaltam as virtudes da laboriosidade, da castidade e o esforço individual. A representação simbólica da mulher é afetiva, mas assexuada, atenta para os mínimos detalhes da vida cotidiana de todos os membros da família. A criança, por sua vez, através do poder médico, passa a demandar espaço próprio e atenção especial, alimentação específica, vestuário, brinquedos e horários especiais, cuidados fundamentados nos novos saberes da pediatria, pedagogia e psicologia. O médico se colocava aqui como orientador da família, transformando os hábitos cotidianos do trabalhador e atingiu, portanto, um papel central nas transformações sociais desse período (RAGO, 1985, p.62, 118).

A propagação da ideia de que o alcoolismo era a causa de degradação de muitas famílias pobres ilustra algumas das modificações sofridas pela classe proletária. Segundo HALL (1991, p.73), “os argumentos contra a bebida faziam largas referências ao lar e à família. A pior consequência do alcoolismo era a destruição e a depravação da família operária”. Por isso, acreditava-se que o trabalhador voltaria para casa após o expediente, se esta fosse um ambiente salubre e se sua família ali o estivesse esperando. Ao exaltar o tempo de descanso ficava garantida, dessa forma, maior produtividade no trabalho. É nesse contexto que a habitação dos pobres, a partir do reordenamento de seus ambientes, se torna um instrumento a favor da produção (CORREIA, 2004, p.23):

“Grupos inquietos com as ameaças colocadas pela questão social e sanitária – administradores públicos, industriais, aristocratas, economistas, juizes, religiosos, médicos, engenheiros, etc. – vislumbraram, assim, a possibilidade de transformar a casa num espaço modelar, base da edificação de um novo trabalhador. (...) Ao mesmo tempo em que se pensava conter os pobres urbanos, tinha-se em mente produzir trabalhadores produtivos” (CORREIA, 2004, p.23).

Para CARPINTERO (1991), a medicina urbana contava então com três objetivos essenciais. Em primeiro lugar, eram analisados os lugares de acúmulo e amontoamento no espaço urbano de tudo que poderia provocar doenças; um segundo objetivo seria controlar a circulação de água e ar; e por fim, organizar e distribuir elementos como os esgotos e as fontes de água potável e pluvial (CARPINTERO, 1991, p.19). No decorrer do século XIX, porém, o movimento higienista sofreu pela falta de um conceito específico sobre as doenças e de conhecimentos fundados metodologicamente nas suas causas. Durante grande parte do século XIX, não havia consenso sobre as causas das doenças epidêmicas, julgando-se que poderiam ser provocadas pelos mais diferentes fatores, como o solo, o ar, a água, os alimentos, o lixo. Como muitas vezes eram considerados vários fatores como causadores de determinada epidemia, as medidas tomadas para combatê-las foram diversas e numerosas. SALGADO (2012, p.6) define o higienismo como “campo de saber pretensamente científico sobre a cidade”, dotado de várias teorias médicas, o que dificultava algumas vezes a tomada de medidas realmente eficazes. Alguns teóricos eram adeptos das teorias aeristas, que focavam suas análises na qualidade do ar; outros eram adeptos das teorias aquistas, focadas na água; e um terceiro grupo fazia suas análises na qualidade do solo, referente às teorias localistas¹. É apenas na década de 1870, ao substituir a teoria dos miasmas pela teoria dos micróbios, que uma nova lógica da salubridade, mais próxima da atual, se instala².

1. SALGADO (2012) fala das topografias médicas, um instrumento de análise sobre as causas e os meios de propagação das epidemias nas cidades, que teria sido utilizado nas três linhas de pensamento formadas no século XIX: as teorias aerista, aquista e localista. Essa ferramenta procurava mapear nas cidades as doenças epidêmicas, gerando levantamentos dos mais diversos tipos. Entendido também como um produto social, as topografias médicas traziam para o conhecimento dos médicos as condições do meio urbano como um todo, tanto de ruas e bairros como valores morais e hábitos da época.

2. Em 1881, foi introduzida por Louis Pasteur a microbiologia, cuja teoria levou à redução do contágio pela presença de microorganismos causadores de doenças. Instituiu-se aqui a adoção de uma teoria científica unitária, que foi progressivamente adotada (SALGADO, 2010, p.10).

Algumas medidas preventivas passaram a ser adotadas, como a pavimentação, que tornaria possível a lavagem com água e facilitaria a circulação, permitindo mais limpeza nas ruas. A circulação das águas tornou-se uma medida importante, principalmente pela drenagem, que garantiria o escoamento da imundície e áreas alagadiças. Segundo CORBIN (1982, p.122) “o contrário do insalubre é o movimento”, nesse caso tanto da água quanto do ar. Mas é a ventilação que se torna a medida principal para o higienismo. O movimento do ar é o que purificaria e desodorizaria a estagnação, faria circular os miasmas (CORBIN, 1982, p.126). Junto a essas ideias, o desamontoamento tornaria mais fácil o controle das emanações particulares, o que levou também à utilização da cama individual. Segundo CORBIN (1982, p.134), “a espacialidade dos corpos será definida pela medida das exalações”, ou seja, os odores pouco a pouco são separados e destinados a lugares específicos, como a cozinha, que deixa de confundir seus cheiros com os do espaço íntimo no momento em que é separada do corpo da casa. A instalação das redes de água e esgoto solucionou o problema relacionado à distribuição de água na cidade e ao descarte de dejetos, serviços anteriormente realizados por parte da população pobre da cidade.

Segundo um manual francês³, de meados do século XX, que versa sobre uma série de princípios a serem seguidos no que diz respeito à higiene, as casas são o “ninho da família, onde se cria uma criança, lugar em que ela cresce e se desenvolve durante seus primeiros anos de vida, espaço sagrado onde até mesmo pequenas coisas produzem efeitos que a acompanharão pelo resto da vida⁴” (AUGUSTIN, 1946, p.71). Esse trecho ilustra o tom dado à discussão. Diante disso, o manual se propõe a informar todas as características que cada cômodo da moradia deve atender no que diz respeito à salubridade.

Ao longo dos capítulos, uma série de medidas higiênicas são explicadas e apontadas. AUGUSTIN (1946, p.79) chama a atenção, por exemplo, para a necessidade de se impermeabilizar o solo, afim de evitar que a umidade atinja as habitações, assim como a canalização da água potável. Isso porque, segundo o autor, a água que chegava até às residências estavam contaminadas pelas fossas e pelos cemitérios, causando uma série de doenças. Outro fator importante seria a posição do edifício no terreno, que segundo ele deveria estar de acordo com “uma orientação científica, e de acordo com fórmulas astronômicas invariáveis”, ou seja, numa posição que possibilitasse o máximo aproveitamento da insolação, além de facilitar a ação dos ventos. Nesse caso, o autor se refere à ventilação como uma forma eficaz de se evitar a umidade que muitas vezes atingiam as habitações, tornando-as insalubres (AUGUSTIN, 1946, p.89).

O autor enfatiza ainda a importância de se fazer uma tubulação separada da água potável para as águas servidas e para as águas pluviais, pois as águas não eram conduzidas necessariamente por canos diferentes em todas as cidades. Além de fornecer detalhes técnicos sobre como pode ser realizado o encanamento, o manual ainda enfatiza a importância de se pensar a hidráulica das habitações (AUGUSTIN, 1946, pp.102-121).

Quanto à ventilação das habitações e a aglomeração das grandes cidades, AUGUSTIN (1946) critica as ruas estreitas e escuras de Paris, em oposição ao plano criado por Haussmann. Ao se pensar as cidades com grandes e abertos bulevares, não só as ruas seriam beneficiadas pela circulação de ar, como também os edifícios. Além da importância da ventilação cruzada, o autor chama a atenção para o fato de que todos os cômodos devem ser beneficiados por esse dispositivo. A Figura 2.5 mostra uma situação hipotética de um edifício que não atende essas considerações e que apresenta diversos cômodos fechados, impossibilitando a ventilação cruzada.

Outro aspecto a ser combatido, além da umidade, é o ar “contaminado”. Esses seriam agentes propagadores de micróbios dos

3. Rey Augustin é arquiteto membro da Associação Internacional contra a Tuberculose. O livro é publicado por dois médicos, Louis Martin, Diretor do Instituto Pasteur, e Georges Brouardel. O manual versa sobre práticas que a discussão higienista havia assumido até o momento e oferece um panorama do que foi instituído até ali. In: AUGUSTIN, Rey. *Hygiene de l'habitation*. Paris, J B Bailliere, 1946.

4. “L'habitation n'est-elle pas le nid de la famille, où naît l'enfant, où se développent son corps et ses facultés dès les premières années, cet espace sacré où les moindres causes produisent des effets qui se prolongent parfois sur tout la vie?”. Texto livremente traduzido pela pesquisadora.

Figura 2.5. (esq.) Planta esquemática que mostra como a falta de aberturas prejudica a ventilação das edificações. Fonte: AUGUSTIN, 1946, p.212.

Figura 2.6. (dir.) Rua da Paris antiga. Fonte: AUGUSTIN, 1946, p.21.

mais perigosos e os raios solares foram apontados como a solução mais eficaz para combatê-los. O autor cita também a Paris de Haussmann, visto que o alargamento das ruas possibilitaria uma melhor insolação dos edifícios, o que contribui para a higienização das moradias. Vários estudos de insolação, hoje considerados básicos e imprescindíveis ao se pensar uma habitação, são apresentados no manual (AUGUSTIN, 1946, pp.391-400).

O autor se atém igualmente a alguns cômodos específicos da casa, como o dormitório. Sua sugestão é de que a cama deve estar sempre afastada do chão e não encostar nas paredes, além de ocupar o lugar mais ventilado e iluminado do quarto. O pé-direito desse cômodo

Figura 2.7. Estudo de iluminação ideal. Fonte: AUGUSTIN, 1946, p.383.

Détermination du nombre de personnes pouvant habiter hygiéniquement dans une chambre la nuit et de jour.

DIMENSIONS de la chambre.	CUBE D'AIR de la chambre.	NOMBRE DE PERSONNES POUVANT y habiter.	
		Adultes.	Enfants.
Façade.... 3 mètres. Profondeur. 4 — Hauteur... 3 —	36 mètres cubes.	2	ou 3
Façade.... 3 ^m ,20 Profondeur. 4 ^m ,20 Hauteur... 3 ^m ,00	40 — —	1	et 2
Façade.... 3 ^m ,50 Profondeur. 4 ^m ,20 Hauteur... 3 ^m 00	44 — —	2	et 1

deveria ser alto e um número determinado de pessoas, a depender das dimensões adotadas, poderia ocupá-lo, segundo Tabela 2.1. As aberturas, por sua vez, deveriam ser grandes e permitir ventilação e iluminação adequadas com a adoção de janelas guilhotinas especificadas pelo autor (AUGUSTIN, 1946, pp.440-449):

Também a cozinha, considerada uma dependência complexa da habitação, é objeto de atenção do manual. Antes instaladas sem a iluminação e sem a ventilação suficientes, a cozinha ideal apontada pelo autor é separada da lavanderia, tem uma pequena despensa ventilada e uma de suas faces é inteiramente de portas de vidro, voltadas para uma varanda, como mostra a Figura 2.11. A ventilação desse cômodo deveria ser permanente e a mesa, quando não fosse possível uma sala de jantar, deveria estar no local mais iluminado do espaço⁵ (AUGUSTIN, 1946, pp.510-528).

No Brasil, o déficit de habitações agravado nos últimos anos do século XIX também foi acompanhado de preocupações de dirigentes e setores da elite social. A crise da habitação se deu nas cidades que possuíam maior aglomeração de operários e trabalhadores e no estado de São Paulo relacionava-se à abolição da escravidão e ao afluxo de migrantes e imigrantes às cidades, em busca de empregos na indústria nascente. Guardadas as respectivas diferenças, as atenções também foram dirigidas às condições insalubres de moradias brasileiras.

CORREIA (2004, p.5) aponta alguns dos adjetivos empregados no Brasil nesse período para caracterizar a moradia do pobre urbano: “covas”, “focos pestilentos”, “ninho de brutos”, “repugnantes pocilgas”, “antros de miséria e degradação”, “verdadeiros chiqueiros”, “tristes abrigos”, “bocas de fogo a despejar miasmas” e “imensos focos de infecção”. A visão que se tinha da classe operária era de pessoas com instintos incontroláveis, comparada a cheiros fortes, sexualidade instintiva, incapaz de elaboração de grandes ideias e de exprimir

Figura 2.8. (esq.) Desenho que mostra a abertura ideal para favorecer a ventilação. Fonte: AUGUSTIN, 1946, p.449.

Tabela 2.1. (dir.) Número de pessoas que poderiam dormir em um mesmo quarto. Fonte: AUGUSTIN, 1946, p.449.

5. O livro dedica apenas um pequeno item aos banheiros, em que coloca a importância de um chuveiro a ser utilizado unicamente para os banhos, locado em um cômodo totalmente separado dos restantes (AUGUSTIN, 1946, p.539). Ainda hoje é muito comum o uso da “sala de banho” pelos franceses.

Figura 2.9. Cozinha insalubre.
Fonte: AUGUSTIN, 1946, p.449.
Modificações em colorido pela autora.

Figura 2.10. Cozinha insalubre.
Fonte: AUGUSTIN, 1946, p.449.
Modificações em colorido pela autora.

Figura 2.11. Moradia ideal. Fonte:
AUGUSTIN, 1946, p.515. Modifi-
cações em colorido pela autora.

sentimentos. A criação dessa representação do pobre ajudou a justificar o ensino de hábitos “racionais” de comportamento tanto de comer e morar, quanto outros, como vestir-se ou divertir-se. Para CHALHOUB (2006, p.22), segmentos letrados da época acreditavam que o gosto pelo trabalho era a virtude principal do cidadão, que teria o hábito de poupar, podendo então desfrutar do conforto que o dinheiro proporcionaria. O indivíduo que não consegue acumular, sendo portanto pobre, levaria facilmente à conclusão de que não é um bom trabalhador. Esta pessoa seria ociosa e lhe faltaria a virtude do trabalho, sendo portanto dada a vícios, o que teria originado a expressão “classes pobres e viciosas”. Acreditava-se que os vícios produzem malfeitores, sendo estes perigosos à sociedade. Atendendo a uma lógica vazia, os pobres seriam então perigosos, sendo então chamados de “classes perigosas”⁶. Duas estratégias foram pensadas para combater o problema, sendo uma delas a repressão aos hábitos do não-trabalho e a outra a educação das crianças pobres, que estariam expostas aos vícios de seus pais, o que faria delas os sucessores na adoção dos mesmos hábitos (CHALHOUB, 2006, p.22).

As condições higiênicas das habitações proletárias, em especial as coletivas, eram vistas como “focos de vícios” e “transgressores das moralidades dos costumes” em meio a esse ideário, o que levou ao diagnóstico de que, como os hábitos dos pobres eram nocivos à sociedade, suas moradias seriam focos de irradiação de epidemias (CHALHOUB, 2006, p.29). Respalgadas pela ideia da necessidade de atuar junto às classes perigosas, as soluções buscadas para resolver o problema de higiene e de amontoamento envolveram uma política de demolição de cortiços, casas de cômodos, estalagens e mocambos. Junto a isso, legislações municipais restringiam a presença de habitações coletivas com a criação de zonas de proibição de cortiços, vetando a edificação de novos e restringindo a permanência dos existentes (BLAY, 1985). Sobre esse cenário no Rio de Janeiro, CHALHOUB (2006, p.33) comenta:

“É possível discernir com clareza o eixo fundamental de toda essa primeira década de discussão sobre os cortiços: era necessário melhorar as condições higiênicas das habitações coletivas existentes. Tratava-se, primordialmente, de uma preocupação com a qualidade da habitação popular, de legislar no sentido de obrigar os proprietários a construir residências que zelassem minimamente pela saúde dos moradores – deveria haver coleta regular de lixo, latrinas limpas e em número suficiente, calçamento, janelas amplas etc.” (CHALHOUB, 2006, p.33).

A cidade de São Paulo, que enfrentava uma crise habitacional nos últimos anos do século XIX por conta do incremento demográfico, viu sua área expandir com o loteamento de chácaras e abertura de novos bairros. Com o crescimento repentino, a cidade

Figura 2.12. Desenho esquemático que mostra a ventilação ideal para a cozinha. Fonte: AUGUSTIN, 1946, p.547.

6. Chalhoub (2006, p.24) cita ainda a “teoria da suspeição generalizada”, em que o Estado acreditava ter o dever de agir na política de controle social dos trabalhadores. Dentro dessa lógica, os negros foram os principais suspeitos, pois agia-se como se o escravo liberto tivesse todos os vícios “por natureza” e, por se tratar de uma característica insuperável, estes eram membros permanentes das classes perigosas.

Figura 2.13. Casa própria de imigrante. 14/03/2003. Fonte: Arquivo Histórico Washington Luís. Fonte: LEMOS, 1989, p.67.

passou a exigir meios de transporte mais eficientes para percorrer as distâncias, os chafarizes públicos passaram a não suprir a demanda de consumo e agravou-se o risco de contaminação que a água e esgoto não canalizados ofereciam. Além disso, os novos loteamentos careciam de calçamento de vias, canalização de córregos, drenagem de brejos e várzeas, controle de enchentes, dentre outros. Algumas iniciativas foram tomadas nesse sentido, mas as transformações que a cidade sofria aconteciam em um ritmo maior do que as soluções adotadas (BONDUKI, 1998, pp. 18-19).

Para BONDUKI (1998, p.20), também em São Paulo o problema da habitação popular no final do século XIX vem acompanhado da segregação espacial. Isso porque as moradias dos mais ricos ficavam no centro da cidade, junto ao comércio e aos serviços. Os bairros proletários começam a surgir ao lado do velho centro já a partir de 1880 e caracterizavam o início da segregação espacial nessa cidade⁷. BONDUKI (1998, p.21) atenta para o fato de que os registros históricos desse período tratam detalhadamente as residências da elite e os edifícios de influência europeia, mas muito pouco a respeito de habitações populares. A preocupação no que diz respeito à saúde pública é o que gerou os registros desse tipo de habitação, por meio de relatos dos sanitaristas. Mas sabe-se que, assim como em outras cidades brasileiras, em São Paulo diferentes tipos de estalagens e cortiços foram instalados como consequência do rápido crescimento populacional.

BONDUKI (1998, p.26) cita o trecho de um relato que mostra como também nesse cenário os higienistas tinham uma visão preconceituosa sobre os pobres e imigrantes:

"(...) indivíduos que vivem na miséria e abrigados aos pares, em cubículos escuros e respirando gases mefíticos, que exalam de seus próprios corpos não asseados, perdem de uma vez os princípios da moral e atiram-se cegos ao crime e ao roubo de forma a perderem sua liberdade ou a ganharem por essa forma meios de realimentarem ou dormirem melhor (...) Basta, como nos tem inúmeras vezes acontecido, penetrar em habitação aglomerada de italianos para se depreender desde logo que o menor preceito de higiene e de moral, que é a base do edifício social, ali não existe (VEIGA, 1894 apud BONDUKI, 1998, p.26).

A moradia, sob a influência do discurso higienista e dos imigrantes, começou a ser pensada de forma que atendesse às necessidades que surgiram na época. Para isso, era importante que a moradia do trabalhador fosse salubre, cômoda e barata. A casa deveria abrigar toda a família sem superlotação, em quartos separados por sexo e privativo para os pais (CORREIA, 2004, p.31). Sendo assim, esse tipo de empreendimento era, na sua maioria, composto por conjuntos de casas térreas geminadas, com dois quartos, sala, cozinha e sanitário

7. Para o aprofundamento sobre como se deu a urbanização na cidade de São Paulo: LANGENBUCH, Juergen Richard. **A Estruturação da Grande São Paulo – estudo de geografia urbana**. Rio de Janeiro, Instituto Brasileiro de Geografia, Departamento de Documentação e Divulgação Geográfica e Cartográfica, 1971.

externo. Esse modelo conciliava os padrões de higiene estabelecidos e as expectativas de lucro dos empreendedores privados (CORREIA, 2004, p.41). Segundo CORREIA (2004, p.28), a busca por privacidade pode ser demonstrada pelo surgimento de áreas internas, recuos laterais e jardins, o que distanciava a casa da rua e dos vizinhos e possibilitava a abertura de janelas nos seus diversos cômodos. Mais aberturas significavam mais luz, o que atendia os preceitos higienistas (CORREIA, 2004, p.29). Portanto, pode-se dizer que a casa adquiriu nesse processo algumas características novas, como intimidade, privacidade, conforto, ventilação e iluminação.

A consolidação da planta típica de casa térrea, de corredor central, salas de receber na frente da construção, alcovas, cozinha e dependências em separado, configura o modelo de habitação antecessor. Segundo LEMOS (1989, p.35), esse partido era dependente do sistema construtivo possível na época, de telhados de duas águas, cumeeira paralelas aos alinhamentos e janelas só nas paredes externas. Para o autor, a presença dos imigrantes, por outro lado, foi a principal contribuinte de outros conhecimentos, outras técnicas e outros materiais que acabaram por substituir a maioria das construções feitas de taipa pela alvenaria argamassada. Junto ao tijolo, passou também a ser muito utilizada a cal, tanto nas alvenarias como na pintura de casas, que agia como desinfetante e por isso era largamente utilizada como coadjuvante na higienização dos ambientes (LEMOS, 1989, p.35,44). Sobre a moradia popular que então começava a adquirir essas feições na cidade de São Paulo, assim como alguns aspectos da urbanização já tratados nesse capítulo, LEMOS (1989, p.55-56) comenta:

“(...) mas as construções já começam a se afastar das divisas laterais para efeito de melhor iluminação dos cômodos medianos e tais partidos eram quase que impossíveis dentro do perímetro histórico da cidade, dada a inexistência de lotes totalmente vagos ainda por construir. Os terrenos baldios na periferia desse perímetro é que passaram a ser sofregamente requisitados. Veio a especulação imobiliária, logo agravada pela desesperante falta de moradias. O ritmo de construções não acompanhava, no começo principalmente, o crescimento progressivo da população” (LEMOS, 1989, p.55-56).

Segundo LEMOS (1978, p.178), a casa do pobre tinha sua zona de serviço em um anexo aos fundos, quando o fogão não se encontrava dentro do último cômodo. O paulista vivia onde cozinhava e comia. O imigrante italiano adotava outro partido, que propunha uma afastamento lateral possibilitando a iluminação e a ventilação dos cômodos intermediários. Ele trouxe também o telhado de quatro águas, com calhas e condutores, além da cozinha totalmente isolada do restante dos ambientes. Duas soluções de moradia popular podiam, portanto, ser identificadas no começo do século XX, a tradicional e a

influenciada pelo imigrante (LEMOS, 1978, p.179).

No Brasil, indústrias, empresas de mineração, companhias ferroviárias e empresas imobiliárias tiveram uma forte atuação no panorama descrito pois, a partir principalmente da década de 1890, investiram na construção de casas salubres e baratas para proletários (CORREIA, 2004, p.39). Portanto, é no contexto de aumento da população urbana, junto a modificações diversas sofridas pela habitação, que se encontram as propostas para vilas ferroviárias erguidas pelas companhias ferroviárias criadas na segunda metade do século XIX.

Figura 2.14. Plantas de casas de imigrantes. 1893 e 1896, respectivamente. Fonte: Arquivo Histórico Washington Luís, LEMOS, 1978, p.130,131.

2.2. Arquitetura e cidade pela ótica dos reformadores sociais

Alguns pensadores, diante da insalubridade da moradia dos trabalhadores, das grandes distâncias entre local de trabalho e habitação, da carência de lugares públicos abertos e de equipamentos coletivos adequados, repensaram o estado deplorável que muitas cidades industriais sofriam na época. Nesse sentido, foram feitas propostas de ordenamentos urbanos que buscavam responder a essas questões de forma satisfatória. Essas reflexões são tomadas como experimentações que, segundo CHOAY (2001, p.07), se dividem em três modelos, o culturalista, o progressista e o naturalista⁸. O culturalista estaria mais voltado à cultura, à história e ao passado; o progressista se orientaria mais pela utopia e racionalidade; já o naturalista teria pensado uma forma de urbanismo que submete a cidade à natureza. Também chamados reformadores sociais, esses pensadores tiveram grande influência no período.

Dentre eles, Robert Owen (1771-1858), como coproprietário de uma fábrica em New Lanark, foi um dos primeiros a realizar reformas sociais no que diz respeito às condições de vida do proletariado industrial. Ele fixou uma jornada de trabalho de 10 horas antes da existência da legislação do trabalho, buscou reformar a moradia operária estabelecendo um novo modelo e tornou obrigatória a prática da escolaridade para seus empregados. Na visão dele, apenas dessa forma seria possível explorar todas as possibilidades que a Revolução Industrial trouxera (CHOAY, 2003, p. 61).

“Para realizar os princípios que formam a ciência social, seria desejável que o governo estabelecesse vários núcleos ou associações-modelo, contendo de 500 a 2000 habitantes alojados em construções apropriadas para produzir e conservar uma variedade de produtos, e para dar às crianças uma educação adequada. (...) Cada uma dessas cidadezinhas novas seria um modelo da maneira pela qual ela se sustentaria, se governaria a si mesma, criaria e ocuparia todos os seus membros. (...) Esse plano permitirá que se suprimam, em uma geração, as subvenções concedidas aos miseráveis, pois se terá destruído radicalmente o pauperismo ou qualquer outra degradação dessa espécie. Ele fornecerá os meios de aumentar gradualmente a população dos distritos não populosos da Europa e dos Estados Unidos, sempre que esse aumento for julgado necessário; permitirá que uma população muito maior subsista com bem-estar, num ponto dado; em resumo, será o meio de aumentar em mais de dez vezes a força e o poder político do país em que for adotado” (OWEN apud CHOAY, 2003, pp. 63-65).

Outro reformador foi Charles Fourier (1722-1837) que, por sua vez, acreditava na forma comunal de morar e idealizou os chamados falanstérios, como mostra a Figura 2.15, com unidades habitacionais para 1600 pessoas. Fazia-se necessária, para ele, uma reestruturação radical

8. Pela amplitude do tema, nessa dissertação iremos citar rapidamente essas correntes filosóficas e alguns de seus pensadores. Para mais informações sobre o tema, consultar: GARNIER, T. Una ciudad Industrial. In: AYMÓNINO, C. Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna. Barcelona, Gustavo Gili, 1972; CONSIDÉRANT, V. L'architecture phalanstère. In: RONSAYO, M. Villes & Civilization Urbaine. Paris, Larousse, 1992; CHOAY, F. O Urbanismo – Utopias e realidades. Uma antologia. São Paulo, Editora Perspectiva, 2003.

Figura 2.15. O falanstério de Fourier. Fonte: HOWARD, 1996.

da sociedade colocando em prática a associação e a cooperação. Dessa forma, seria possível libertar-se do pauperismo e realizar o chamado homem total. Para isso, concebeu uma cidade segundo três anéis concêntricos, o primeiro contendo a cidade central, o segundo com os arrabaldes e as grandes fábricas, e o terceiro abrigo das avenidas e o subúrbio. As unidades seriam distribuídas em prédios, por motivo de economia. O falanstério se deu como uma experimentação, pensada como protótipo de uma nova organização social e de um novo desenho urbano (CHOAY, 2003, pp. 68-72).

Outro teórico que faz parte desse contexto é Tony Garnier (1869-1948). Com suas ideias publicadas em 1917, ele idealizou uma cidade industrial que tem como um dos princípios a separação das funções urbanas, a utilização de espaços verdes e o uso de materiais novos, entre eles o concreto armado. Os edifícios são padronizados: “casas com átrio, pavilhões escolares com um só nível, fábricas” (GARNIER apud CHOAY, 2003, p.164). A cidade teria cerca de 35000 habitantes e suas habitações deveriam obedecer a uma série de regulamentos de higiene, tais como janelas com dimensão suficiente para uma boa iluminação e presentes em todos os quartos. Os estabelecimentos públicos da cidade deveriam ser divididos em três grupos, um com serviços administrativos e salas de assembleias, outro de coleções (museu e biblioteca) e o terceiro de estabelecimentos esportivos e de espetáculos. As escolas deviam ficar convenientemente distribuídas pela cidade e o ensino profissional estaria dividido entre artístico e industrial. Segundo Garnier: “este é o resumo do programa de estabelecimento de uma cidade onde todos são conscientes de que o trabalho é a lei humana e de que há ideal bastante no culto da beleza e da bondade para tornar a vida esplêndida” (GARNIER apud CHOAY, 2003, p.170).

Em comum, esses e outros teóricos contemporâneos a eles pensaram arquitetura e urbanismo como um modelo passível de reprodução que funcionasse a favor das condições de vida do

trabalhador industrial. Poucos realizaram um número significativo de construções, mas suas ideias influenciaram por muitos anos o modo de se pensar o desenho urbano. Dentro desse universo de pensadores da cidade e do urbanismo encontra-se Ebenezer Howard, que idealizou a cidade jardim, cujas ideias são apresentadas no livro *Garden Cities of Tomorrow*, reeditado em 1902. Nele é apresentado o diagrama “Os Três Imãs” (Figura 2.16) que representam o campo, a cidade e a cidade-campo. Esta última reuniria apenas as vantagens dos outros imãs:

Figura 2.16. Os Três Imãs, 1898. Gravura apresentada por Ebenezer Howard em seu livro *Garden Cities of To-morrow*. Fonte: HALL, 1998.

“(...) o imã da cidade, se comparado ao do campo, oferece como vantagens altos salários, oportunidades de emprego, tentadoras perspectivas de melhora de vida, contrabalançadas, todavia, pelos altos preços e aluguéis. Suas oportunidades sociais e seus locais de diversão são muito sedutores, mas a jornada de trabalho excessiva, a distância dos locais de trabalho e o ‘isolamento das massas’ tendem a reduzir enormemente o valor dessas coisas boas. (...) O imã do campo apresenta-se como fonte de toda a beleza e riqueza, mas o imã da cidade o faz recordar zombeteiramente que é assaz monótono por carecer de vida social e que é avaro de seus dons por falta de capital. (...) Os dois imãs devem fundir-se num só. (...) Cidade e campo devem estar casados, e dessa feliz união nascerá uma nova esperança, uma nova vida, uma nova civilização” (HOWARD, 1996, p.110).

A cidade-jardim deveria ser implantada num terreno de 2400 hectares, mas ocupando somente 400 hectares, com forma circular de um raio de 1130 metros do centro à circunferência, como mostra a Figura 2.17. Segundo Howard, seis grandes avenidas com 36m de largura devem atravessar a cidade, dividindo a forma circular em seis partes. O centro abriga um jardim e em sua volta estariam localizados os maiores edifícios públicos. O parque central, de 58 hectares, tem fácil acesso à população e abriga o “Palácio de Cristal”, que se abre para o parque. A moradia mais distante se encontra a apenas 550m desse ponto. A cidade abrigaria 30000 pessoas, além de 2000 na zona agrícola. Suas casas teriam jardins comunitários e cozinhas cooperativas. Uma avenida central de 125m dividiria esse círculo em dois e abrigaria

Figura 2.17. (esq.) A cidade-jardim setorizada. Fonte: HALL, 1998.

Figura 2.18. (dir.) Sucessão de cidades-jardins. Fonte: HALL, 1998.

escolas públicas, quadras de jogos, igrejas. No anel exterior da cidade se localizam as lojas, os mercados, as manufaturas, os depósitos, etc, colocados ao longo da estrada de ferro que circunda toda a cidade. A região agrícola é cultivada e explorada individualmente entre diferentes sistemas de agricultura, o que resultaria numa concorrência natural (HOWARD apud CHOAY, 2003, pp.223-224).

Quando a cidade crescesse até o limite de 32000 habitantes, uma nova cidade deveria começar a ser construída, com espaço suficiente para abrigar as mesmas características do desenho anterior (Figura 2.18). Os habitantes poderiam circular pelas duas cidades facilmente, sendo na verdade uma única comunidade em duas cidades. Dessa forma, haveria um grupo de cidades agrupadas ao redor de uma cidade central (HOWARD apud CHOAY, 2003, p.225-227). Quanto às cidades então já constituídas, Howard fala:

“A pergunta simples a ser feita, e resolutamente, é esta: Podem ser obtidos melhores resultados se partirmos de um plano ousado do que se tentarmos adaptar nossas velhas cidades a nossas necessidades, que são cada vez maiores? Se fizermos assim a pergunta, só poderemos responder afirmativamente; e assim que este simples fato estiver bem compreendido, a revolução social começará rapidamente” (HOWARD apud CHOAY, 2003, p.228).

HALL (1998, pp.151-154) enumera doze pontos principais sobre o ideário de cidade-jardim, sendo eles: o desenvolvimento de centralidades urbanas, o que facilitaria a acessibilidade e consequentemente a rede de transportes; o adensamento planejado das cidades e o estímulo ao menor uso do carro; desenho urbano de qualidade, o que significa proteção a áreas verdes e restrição à altura em áreas residenciais; desenvolvimento estratégico do cinturão verde; distância segura das grandes metrópoles, garantindo assim o desenvolvimento pleno da cidade-jardim sem o risco de que ela seja integrada à cidade vizinha; rede eficiente de transportes, para que o habitante faça uma viagem curta entre moradia e trabalho; agrupamento de cidades ao longo de rodovias ou ferrovias, com fácil acesso às metrópoles; áreas de expansão para as novas cidades; maior densidade provida pela preponderância de prédios de apartamentos e de transporte e comércio acessível a eles; adequação dos princípios à topografia; áreas de estar e lazer na cidade; e, finalmente, estimular a descentralização nas áreas rurais⁹.

Podemos citar também a iniciativa de investimentos em habitação conhecida como *Company Towns*, sendo que nos Estados Unidos esses modelos foram predominantes no que diz respeito a núcleos fabris. Como exemplo, pode-se citar a vila implantada pela *Brothers Manufacturing Company* em 1838. No início abrigava apenas

9. Apesar da forte presença de moradias coletivas nessas propostas, foi o modelo de unidades habitacionais isoladas que acabou por ser muito utilizado. Por vários motivos, é esse padrão que as Companhias Ferroviárias adotam em larga escala para a construção de moradias para seus funcionários, como será visto nos próximos itens.

a fábrica e uma pensão, mas no final do século possuía 5 mil habitantes. O principal objetivo da *Company Town* era proporcionar qualidade de vida ao operário, fornecendo um ambiente digno, o que traria melhorias ao meio de produção (MORAIS, 2002, p.64).

O arranjo dos edifícios fabris e das moradias eram pensados de modo a influenciar o comportamento dos trabalhadores. Fazia parte dessa política a oferta de moradia, infraestrutura e equipamentos comunitários. Havia uma rotina estabelecida, cujo objetivo era proporcionar produtividade para a empresa por meio da eficiência na força de trabalho. Assim como em muitas vilas operárias e ferroviárias, esse modelo oferecia um programa de manutenção das construções, cuidando da aparência e da conservação das edificações e de seu entorno, cujo serviço ia desde reparos periódicos até serviços de jardinagem (MORAIS, 2002, p.65). Aqui também havia a ideia de fixação do trabalhador próximo ao local de trabalho, também por estar longe do centro urbano. As vilas erguidas por fábricas e ferrovias fazem parte desse contexto.

Muitos são os exemplares urbanísticos diretamente influenciados pelos ideais apresentados. Entre eles estão as vilas de uma companhia ferroviária do norte da França. Aqui será apresentado um exemplo desse conjunto, a vila ferroviária de Lille-La délivrance, erguida pela *Compagnie du chemin de fer du Nord*. Esse conjunto carrega muitas das características a serem retomadas nos exemplares de vilas ferroviárias paulistas.

A rede ferroviária francesa era constituída por seis grandes companhias antes da criação da SNCF (*Société Nationale des Chemins de fer Français*) em 1938. A *Compagnie du chemin de fer du Nord* era uma delas, criada em setembro de 1845 por James de Rothschild, e realizava o tráfego entre as minas do norte da França, além de servir ao transporte de passageiros entre diversas cidades francesas e até alguns países. Apesar de sua pequena extensão (Figura 2.20), essa rede foi uma das mais ativas no país e pioneira no que diz respeito à tecnologia. Suas locomotivas, de cor marrom avermelhado, eram frequentemente reproduzidas por outras companhias da época. Sua logomarca era uma bússola, que tem sua agulha sempre apontada para o norte (Figura 2.19), numa alusão à sua origem.

A Primeira Grande Guerra destruiu a maior parte da rede ferroviária da *Compagnie du Nord*. A retirada das tropas alemãs, por onde passou, destruiu vias férreas e construções ferroviárias. Suas linhas, que totalizavam 2123km, ficaram sem uma única ponte ou túnel, sem depósito de locomotivas ou estação que não tivesse sido completamente demolidos. Mesmos as vias férreas haviam sido parcialmente destruídas

Figura 2.19. Logomarca da Compagnie du chemin de fer du Nord. Fonte: Disponível em: <<http://roland.arzul.pagesperso-orange.fr/nord/index.htm>>

Figura 2.20. Linhas férreas da Compagnie du chemin de fer du Nord em 1853. Fonte: Disponível em: <<http://www.archivesnationales.culture.gouv.fr>>

por explosivos. A rede foi completamente recuperada ao longo de 1919 e sua utilização prontamente retomada. Por ser um dos poucos equipamentos recuperados em meio à reconstrução do país, logo ficou saturado. Tornou-se necessária, portanto, a construção de mais estações, depósitos e armazéns, adaptados às novas necessidades e capazes de suprir a nova demanda. O norte da França passava então por uma crise de habitação, assim como muitas regiões europeias. Com a possibilidade iminente de uma greve geral, em que os trabalhadores exigiriam aposentadoria aos 50 anos, aumento de salário e maior proximidade física entre trabalho e moradia, a companhia contratou o engenheiro Raoul Dautry para resolver o problema de habitação dos ferroviários. É ele quem, diante da contratação cada vez maior de funcionários consequente da modernização e incremento dessas linhas férreas, propõe a construção de vilas ferroviárias. O engenheiro acreditava que um programa social poderia melhorar a produção da companhia, assim

como a produtividade de seus empregados e teorizou então sobre a necessidade da construção de moradias como resposta ao problema habitacional. A construção dessas habitações ajudaria a construir uma nova “sociedade ferroviária”, criando, dessa maneira, uma identidade que resultaria no aumento da produtividade e no fim dos conflitos sindicalistas (GABORIAU, 2004).

Dentro do contexto de pós-guerra, parecia vantajoso ao trabalhador aceitar uma oferta de emprego que oferecesse uma habitação confortável implantada numa cidade que oferecesse equipamentos coletivos modernos. A companhia pretendia, dessa forma, atrair operários qualificados para a região do norte. Ao mesmo tempo, pretendia calar movimentos sindicais, fazendo com que seu empregado se sentisse parte de uma comunidade. O discurso oficial da *Compagnie du Nord*, por outro lado, não reflete essas intenções. Ao contrário, ela destaca o aspecto social do empreendimento, e se coloca como um patrão que se preocupa com o bem-estar de seus empregados (GABORIAU, 2004).

No período de 1919 e 1924 são então implantadas diversas vilas ferroviárias, dentro de uma operação imobiliária sem precedentes no país, que ergue mais de 11200 moradias (Tabela 2.2).

C.J. com mais de 1000 habitações	C.J. com número de habitações entre 101 e 200
Tergnier	Busigny
	Douai
C.J. com número de habitações entre 601 e 850	Montdidier
Lille - La Delivrance	Amiens
Lens	Cambrai
Dunkerque	Hezebrouck
	Somain
C.J. com número de habitações entre 401 e 600	Moulin-Neuf
Laon	Creil
Arras	Compiègne
Béthune	Soissons
Longueau	
Aulnoye	
C.J. com número de habitações entre 201 e 400	
Hirson	
Roye	
Le Bourget	
Velenciennes	
Saint-Quentin	

Tabela 2.2. Cidades-jardins francesas erguidas pela Compagnie du chemin de fer du Nord. Fonte: GABORIAU, 2004.

Mesmo antes da Primeira Guerra, havia a intenção de construir a oeste de Lille uma grande estação ferroviária, num terreno de aproximadamente 100 hectares, em terras alagadas e, consequentemente, de baixo custo. O projeto compreendia também a implantação de uma cidade destinada à manutenção das linhas férreas ali presentes. A distância que o local tinha de outras cidades e principalmente de bairros operários era interessante aos administradores da companhia, já que evitava contato dos ferroviários com a agitação sindicalista que se instalava no país (HOMEPAGE <<http://www.mairie-lille.fr>>). A nova cidade, erguida em 1921 no contexto do pós-guerra (Figura 2.21), foi chamada Lille - La Délivrance. A palavra *délivrance* foi escolhida por seu significado, já que a linha ferroviária e a nova estação haviam sido erguidas no período de reconstrução. A iniciativa de implantação de uma cidade ao lado da nova estação se insere no quadro de operação imobiliária promovida pela *Compagnie du Nord* assim que a guerra terminou (GABORIAU, 2004).

Lille-La Délivrance foi então implantada próxima à rodovia que liga Lille às cidades vizinhas, mas distante de outros bairros operários. Sobre o desenho das ruas, Dautry justifica (Figura 2.22):

“O plano se caracteriza por dois grandes eixos que se cruzam nas suas metades e que atravessam a cidade de uma extremidade à outra. (...) Essas duas artérias principais, retas, arborizadas, servem de suporte à criação de três espaços que dão um toque de ‘fantasia’ a esse esquema metódico e rigoroso: a place de la Victoire, a place Demory e a place

Figura 2.21. Construção da cidade Lille-La Délivrance. Fonte: HOMEPAGE <<http://www.mairie-lille.fr>>.

Figura 2.22. Plano da cidade-jardim Lille-La Délivrance. Fonte: GABORIAU, 2004.

Legenda

- a. Escola primária
- b. Área de esportes
- c. Escola profissionalizante
- d. Sala de ginástica
- e. Vestiários
- f. Berçário
- g. Casa do médico
- h. Espaço para reuniões e festas
- i. Escola para donas-de-casa
- j. Comércio
- k. Escritórios
- l. Alojamento
- m. Cooperativa
- n. Escritório dos bilheteiros
- o. Serviço médico
- p. Estação de tratamento de esgoto

Beaulieu. Desses dois eixos e dessas quatro praças periféricas partem em estrela as ruas secundárias, cuja irradiação engenhosa, curvas elegantes, os cruzamentos inesperados, fornecem uma pitoresca assimetria” (DAUTRY apud GABORIAU, 2004. Tradução livre da autora)¹⁰.

As praças eram espaços públicos de grande sociabilidade, permitindo áreas de estar e espaços para grandes festas. Ricamente arborizadas, fazem contraponto aos equipamentos públicos. Além disso, todas as casas tem um jardim que as rodeiam em substituição aos muros. As moradias nunca ultrapassam o limite de quatro habitações por construção. Os espaços exteriores amplos e arborizados, aliados às moradias isoladas resultam na baixa densidade da cidade. Em 1926 ela tinha 835 habitações e 3228 habitantes. Dessa totalidade, 112 construções abrigavam uma habitação, 157 construções abrigavam duas habitações, 48 construções abrigavam três habitações e 64 construções abrigavam quatro habitações (GABORIAU, 2004).

A casa isolada no lote, ao invés da adoção de habitações coletivas, visava intensificar a vida em família, segundo seus

10. “Le plan se caractérise par deux grands axes qui se croisent en leur milieu en traversant la cité d’une extrémité à l’autre (...) Ces deux artères principales, droites, bordées d’arbres d’alignement, servent de support à la création de trois places spacieuses qui apportent une touche de « fantaisie » à ce schéma méthodique et rigoureux : la place de la Victoire, la place Demory et la place Beaulieu. Par ailleurs, de ces dernières et des quatre places périphériques partent en étoile tout un lacs de rues secondaires, dont les rayonnements ingénieux, les courbes élégantes, les entrecroisements imprévus assurent à l’ensemble une dissymétrie pittoresque ” (DAUTRY apud GABORIAU, 2004).

implantadores. O pai voltaria mais cedo para casa, a mãe se ocuparia dos afazeres domésticos e não mais procuraria trabalho fora de casa e as crianças teriam um lugar agradável para morar. Nesse conjunto, o modelo de habitação utilizado é residencial unifamiliar, reflexo da ideia que surgia do lar como espaço privado e de regeneração moral e física, que refletia a conversão da habitação em lar íntimo de uma família nuclear (BLAY, 1985). Segundo Raoul Dautry, sobre os conjuntos de moradias que projetou:

“(...)é na verdade pelo controle dos instintos e impulsos dos ferroviários que se torna possível transformar radicalmente a mentalidade dos trabalhadores da rede do Norte (...). A temperança vai reinar, uma vida exemplar vai se desenvolver, a cultura operária será banida, e tudo será levado a uma população de ferroviários que estarão procurando a paz, a disciplina, a confiança em seus patrões e o amor à profissão” (DAUTRY apud GABORIAU, 2004. Tradução livre da autora)¹¹.

A *Compagnie du Nord*, por sua vez, não adotava o princípio de hierarquização espacial de seus funcionários dentro da cidade, portanto não havia áreas delimitadas para funcionários com cargos mais importantes ou para os outros tipos de operários. A maioria dos equipamentos coletivos, porém, estava concentrada na área norte do plano e os escritórios e prédios administrativos relacionados tanto com a cidade quanto com a ferrovia se encontravam ao longo da linha férrea (GABORIAU, 2004).

A disposição interior das moradias resumia-se aos ambientes comuns localizados no térreo e aos quartos locados no primeiro andar. Os modelos se dividiam em cozinha conjugada à sala e cozinha separada da sala de estar. Esse segundo modelo contava ainda com uma sala de jantar e um espaço para banho. A habitação conjugada não possuía esse espaço, e seus moradores se banhavam nos vestiários. É aqui, na disponibilidade de número de cômodos e na presença da sala de banho, que se encontra a hierarquização da companhia para as moradias, estando os melhores e mais confortáveis imóveis destinados aos empregados mais importantes. A varanda, por sua vez, é tida como o principal espaço de sociabilidade da família (GABORIAU, 2004).

Todas as habitações atendiam aos princípios higienistas da época, sendo que cada moradia dispunha de ao menos uma torneira com água potável. Também havia um sistema contra incêndios e os vasos sanitários estavam todos conectados à rede de esgoto. Havia instalação elétrica em todos os cômodos da casa e um fogão instalado em todas as cozinhas. A prática da jardinagem era incentivada como um hobby que o pai de família deveria ter, como um meio “virtuoso e saudável” de ocupar seu tempo (Figuras 2.23 e 2.24) (GABORIAU, 2004).

11. “(...) c’est [en effet] par le contrôle des instincts et pulsions du cheminot-ouvrier qu’il serait possible de transformer radicalement la mentalité des agents du réseau du Nord (...). La tempérance serait reine, une vie exemplaire se déroulerait, la culture ouvrière bannie, déboucherait sur les avancées morales d’une population de cheminots procurant (...) la paix, la discipline, la confiance dans les chefs et l’amour du métier ” (DAUTRY apud GABORIAU, 2004).

Havia uma política social no que diz respeito à saúde e à higiene, baseada na prevenção. Um médico, nomeado pela companhia, morava na cidade e atendia em sua casa de nove cômodos. Ele acumulava as funções de médico, educador e conselheiro, com a ajuda de uma enfermeira. Fazia um controle apurado sobre o desenvolvimento das crianças e realizava conferências educativas sobre os problemas sanitários da época, como a higiene do corpo, higiene infantil, tuberculose, câncer e doenças venéreas. O uso de bebida alcoólica era proibido na cidade, sob a penalidade de ter o salão de festas fechado por tempo indeterminado. Junto a exposições cinematográficas, essas eram as principais atividades de lazer dos ferroviários que ali habitavam (GABORIAU, 2004).

As casas, isoladas ou em grupo, eram compostas por vários volumes e suas paredes feitas com uma mistura de cimento, areia e cal, pintadas de branco ou cinza. As fachadas não variavam, ao contrário das varandas, que tinham formas diferentes. As aberturas eram de diversas cores, escolhidas por seus moradores. O conjunto foi frequentemente apontado como uma boa alternativa às moradias operárias até então existentes. As habitações aqui colocadas formam o que hoje é chamado na França de estilo característico da *Compagnie du Nord*. Não há um consenso entre os estudiosos, porém, sobre qual estilo arquitetônico influenciou essas construções (GABORIAU, 2004).

Muitos dos edifícios de Lille-La Délivrance foram destruídos durante a Segunda Guerra, no bombardeio de abril de 1944, que resultou em 106 mortos e 300 feridos. Todos os equipamentos coletivos foram destruídos. Depois, com a criação da SNCF e com a venda de inúmeras casas a particulares, a cidade foi mudando com o tempo. Ainda hoje, porém, é possível observar um número significativo de construções erguidas nos anos 20.

Figura 2.23. (esq.) Casa na cidade ferroviária de Lille-La Délivrance. Fonte: GABORIAU, 2004.

Figura 2.24. (dir.) Casa na cidade ferroviária de Lille-La Délivrance. Fonte: GABORIAU, 2004.

Figura 2.25. Vista atual de uma rua na antiga cidade ferroviária de Lille-La Délivrance, 2012. Fonte: Google Street View.

Figura 2.26. Vista atual de uma rua na antiga cidade ferroviária de Lille-La Délivrance, 2012. Fonte: Google Street View.

Figura 2.27. Vista atual de uma rua na antiga cidade ferroviária de Lille-La Délivrance, 2012. Fonte: Google Street View.

O plano de Lille-La Délivrance foi pensado para atender as necessidades crescentes surgidas no período entre guerras, como por exemplo o déficit habitacional. Aqui, a moradia do trabalhador foi utilizada pela companhia ferroviária, idealizadora e construtora do conjunto, visando maior produtividade. Para isso, a *Compagnie du chemin de fer du*

Nord sugeriu a adoção dos ideais propostos por Ebenezer Howard para a cidade-jardim. O projeto, no entanto, não atendeu as especificações de Howard na sua totalidade. Ainda que tenha sido criada em função da ferrovia, que empregava todos os habitantes da cidade, o desenho da cidade se assemelha mais aos chamados subúrbios-jardins, assim como sua dimensão. A natureza, que remete ao campo, pode ser observada nas praças e nos jardins individuais das casas.

Essas características remetem mais à ideia de subúrbio-jardim, que é um desdobramento da cidade-jardim. O subúrbio-jardim também busca associar campo e cidade, porém não tem a autonomia característica de uma *garden city*. Ele é uma extensão da grande cidade (no caso aqui apresentado, La Délivrance é o subúrbio de Lille) enquanto a cidade-jardim é uma nova cidade. Clarence Stein e Henry Wright (STEIN, 1951), porém, definem o subúrbio-jardim como local de moradia, excluindo a atividade de trabalho. Apesar disso, as características de Lille-La Délivrance são mais próximas do subúrbio-jardim.

As vilas ferroviárias tem muitas semelhanças com os conjuntos de habitação europeus de mesmo interesse. O plano de Lille La Délivrance, por exemplo, também foi idealizado por um profissional contratado pela companhia ferroviária e obedecia a modelos habitacionais estabelecidos pela empresa de acordo com seus interesses. Nesse caso, porém, fica clara a influência do ideário estabelecido pelos reformadores sociais do século XIX.

2.3. Vilas operárias e ferroviárias

No Brasil, o termo “vilas operárias” foi genericamente utilizado nas legislações urbanísticas do final do século XIX como forma de incentivo na construção de moradias para a classe trabalhadora. BLAY (1985, p.7) define a vila como um conjunto de casas construídas no interior de um terreno, o qual contém uma entrada que comunica a via pública à via interna para a qual as casas estão voltadas. Esse seria o modelo de implantação de vila mais comum, mas há muitas variações dele.

As vilas podem ter diversos tamanhos e formas, comportando apenas uma ou várias ruas, além de equipamentos coletivos e praças. Na maioria das vezes eram construídas por iniciativa privada, empresas imobiliárias ou fazendeiros com o excedente de capital que circulava na época. O termo foi exaustivamente usado tanto para denominar esses empreendimentos, que tinham por finalidade a obtenção de lucro, quanto para denominar as construções feitas por fábricas e ferrovias para alojar seus trabalhadores próximos ao local de trabalho (CORREIA, 2004).

No Brasil, os fundamentos da produção de habitações pelos industriais foram semelhantes aos de outros países. Segundo CORREIA (1998, p.10), as mais diversas experiências foram feitas: conjuntos construídos por empresas imobiliárias para aluguel ou venda a proletários urbanos, por empresas ferroviárias para seus funcionários, por indústrias, minas, frigoríficos e usinas para seus operários, técnicos e administradores e pelo Estado. Além de oferecer aos trabalhadores novas condições de vida, tornando-os mais produtivos, a moradia nas vilas contribuiu para afastá-los dos hábitos rurais e treiná-los para o trabalho nas indústrias e ferrovias (CORREIA, 1998). Mais que novos modelos, essas experiências refletiam um momento socioeconômico único no país na medida em que supriam a falta de habitações adequadas em um momento de intensa urbanização.

Soma-se a isso a necessidade das indústrias em atrair, fixar e manter próxima a mão-de-obra empregada (CORREIA, 1998). As empresas que se implantaram afastadas dos grandes centros, em busca de fontes de energia ou terras baratas, muitas vezes tiveram que criar a infraestrutura necessária para implantar esse tipo de empreendimento. Nesse contexto, na maioria das vezes a empresa aproveitou-se dessa oportunidade para, do ponto de vista das relações sociais do trabalho, criar uma relação de dependência entre ela e o operário. Segundo CORREIA (1998, p. 84) essa atitude representava uma forma de gestão

e controle da força de trabalho organizada em torno da produção, onde todas as atividades e espaços estavam subordinados à atividade industrial.

Segundo BLAY (1985, p.31), no período de escravidão, o proprietário destinava parte da construção à senzala, que se localizava junto ao casarão, a fim de proteger o escravo enquanto mercadoria. Depois, no trabalho livre rural, o colono era controlado também pela habitação nas colônias no interior das fazendas. O surgimento desse mecanismo dentro do cenário urbano fez das vilas operárias parte do processo de industrialização e formação do operariado ao mesmo tempo em que adota as soluções habitacionais discutidas na época.

Já no fim do século XIX, a Comissão de Exame das Habitações Operárias de Santa Ifigênia¹² fez especificações para a casa operária levando em consideração essas soluções. Dessa forma, suas sugestões se assemelham às casas burguesas, mas com padrões inferiores, o que permitiria a redução dos custos. A altura do pé-direito, por exemplo, é reduzida de 5 para 4 metros, além das aberturas que eram mais estreitas e mais baixas. Para completar, do ponto de vista da Comissão, melhor do que remediar as epidemias, seria investir o capital que nelas era aplicado na criação de habitações operárias (BLAY, 1985, p.72). Para incentivar e controlar a construção dessas moradias, diferentes leis foram criadas nos mais diversos municípios, sendo que, na sua maioria, elas atendiam preceitos de salubridade e visavam menor custo.

Segundo CARPINTERO (1990, p.100), a distribuição das casas seguia algumas normas. Segundo um antigo operário morador da Vila Brasital, localizada em Salto no interior de São Paulo, ali as casas eram entregues àqueles que exerciam alguma função especial dentro da empresa. Alguns critérios também eram levados em consideração, que iam desde questões de caráter íntimo e conjugal do candidato, até sua cor, vícios, número de filhos, saúde e desempenho no trabalho. Já na Vila Matarazzo, tinham direito às casas as famílias que tinham mais de dois membros trabalhando na empresa. A Companhia de Fiação e Tecidos Alliança, no Rio de Janeiro, escolhia os moradores da vila por ordem de tempo de trabalho, registrado em um livro (CARPINTERO, 1990, p.101).

A maior parte das casas abrigava de dois a três quartos, uma sala, uma cozinha, sanitário e quintal, tendo sua frente alinhada com a rua e quintais para uso doméstico ao fundo. Algumas empresas cobravam aluguel de seus funcionários, outras descontavam dos salários. De qualquer forma, os preços cobrados ficavam aquém dos aluguéis cobrados nos cortiços, além de oferecerem moradia de melhor qualidade (CARPINTERO, 1990, p.104).

12. A Comissão se formou logo após a epidemia de febre amarela de 1893 com o intuito de inspecionar as habitações operárias e os cortiços do bairro de Santa Ifigênia. Já no ano seguinte foi criado o código sanitário do Estado, que possuía um capítulo destinado às moradias proletárias.

ALLEIRAS (2003, p.152) fala de vilas operárias e núcleos fabris no estado de São Paulo, em especial na região de Campinas. Também esses espaços tinham relações sociais próprias, cujo trabalho tinha presença marcante no cotidiano operário a ponto de se estender ao convívio social, ao lazer e à educação. O cotidiano fabril era vivido dentro e fora das fábricas, influenciado pela gestão de mão-de-obra por parte das empresas empregadoras (BALLEIRAS, 2003, p.152).

Um desses exemplares é o núcleo fabril de Carioba, em Americana, já citado nessa dissertação. Dele faziam parte cerca de 250 habitações e vários equipamentos coletivos. O início de formação do povoado da Vila Americana foi incentivado pela inauguração da estação de Santa Bárbara da Cia. Paulista de Estradas de Ferro em 1875. Junto a isso deu-se o início da constituição do núcleo de Carioba. A vila operária propriamente dita, cuja maioria de operários era de imigrantes italianos, começou a ser construída em 1882 pelo novo proprietário inglês Clement Wilmont (BALLEIRAS, 2003, p.154).

Aqui os aluguéis eram descontados dos salários dos operários. Houve um período, porém, que havia isenção de aluguel para aqueles que operassem mais máquinas ao mesmo tempo. Com relação às casas, havia uma série de regulamentos, dentre eles a obrigatoriedade da manutenção dos jardins frontais das casas e dos quintais pelos moradores (BALLEIRAS, 2003, p.157,158). Ao lado dos edifícios fabris, havia diversos equipamentos de esportes e lazer, como o clube de regatas, o clube recreativo e o campo de futebol. Promoviam-se bailes e exibições cinematográficas, além das competições esportivas (BALLEIRAS, 2003, p.159).

Também no núcleo fabril de Carioba havia a mistura de

Figura 2.28. Vista aérea da fábrica de Carioba. Fonte: Google Earth, 2013.

Figura 2.29. (esq.) Conjunto de casas operárias do núcleo fabril de Carioba construídas entre 1900 e 1920. Fonte: BALLEIRAS, 2003, p.214.

Figura 2.30. (dir.) Casa de Herman Muller na década de 1940. Fonte: BALLEIRAS, 2003, p.212.

diferentes tipos de habitações. As casas de maiores dimensões e de mais ornamentação eram ocupadas por funcionários da administração e chefia e ficavam em posição estratégica dentro do conjunto. A casa do comendador Muller, por exemplo, ocupava o topo de um encosta, acima dos edifícios fabris localizados na várzea, dando ao patrão uma visão privilegiada da fábrica. As casas operárias, em sua maioria, eram térreas e dispostas em fileira, com um pequeno recuo frontal reservado para o jardim, demarcado com um cerca de madeira. Todas as casas possuíam quintal, onde os moradores cultivavam horta e árvores frutíferas, além da criação de porcos e galinhas (BALLEIRAS, 2003, p.207-208). O número de cômodos das casas também variava com a hierarquia da empresa, além de depender do número de filhos. Resumiam-se a sala, 2 a 3 quartos, sendo um deles muitas vezes uma alcova, copa, cozinha, tanque e sanitário externo, no fundo dos quintais. A cozinha possuía uma extensão externa onde se localizava o fogão a lenha (BALLEIRAS, 2003, p.213).

Outro exemplo que pode ser citado são as vilas da Brasital, localizadas em Salto, interior de São Paulo. Formada por três antigas fábricas que ocupavam as margens do rio Tietê, esse conjunto fabril construiu casas em diversos períodos. A distribuição de moradias não

Figura 2.31. Planta baixa de habitação em Carioba. Fonte: BALLEIRAS, 2003, p.215.

tinha regras claras, mas a grande maioria dos moradores eram imigrantes italianos. As famílias que tinham mais membros trabalhando na empresa tinham preferência no recebimento da casa, como em outros casos de vilas operárias (BALLEIRAS, 2003, p. 182-184).

Também aqui havia alguns serviços estabelecidos, como a cooperativa de gêneros alimentícios e um açougue. Muitas atividades tinham apoio da Brasital, como bandas de música, cinema, escola e entidades religiosas, mas esses espaços foram construídos pela comunidade italiana ali formada. Pela proximidade com o rio, muitas das atividades de lazer se resumiam a regatas, pescas e natação. Havia ainda uma creche e assistência médica, realizada dentro da fábrica (BALLEIRAS, 2003, p. 189).

Para os funcionários mais qualificados da Brasital foram erguidos chalés, que apresentam elementos como óculo no oitão central, lambrequins e mastros torneados. Também nesse caso a hierarquia da empresa está presente nas características físicas das habitações. As casas operárias foram construídas em blocos de seis e distribuídas em duas pequenas quadras separadas por uma viela. BALLEIRAS (2003, p.250) atenta para o fato de que esses conjuntos apresentam preocupações sanitárias, como a ventilação e a iluminação, diferentemente das vilas em Carioba, por exemplo, que apresentavam alcovas.

Três tipos de habitação foram adotados. Um deles, de três cômodos, quarto, sala, cozinha e banheiro externo, possuía 53m² de área construída. Um outro tipo, com 65m² de área construída, apresentava dois dormitórios. Um terceiro tipo, de três dormitórios, sala, quarto, varanda, cozinha e banheiro externo, de 104m², era destinado aos funcionários mais qualificados (BALLEIRAS, 2003, p.258).

Figura 2.32. Vista aérea da fábrica Brasital. Fonte: Google Earth, 2013.

Figura 2.33. (esq.) Chale da Brasital em 2001. Fonte: BALLEIRAS, 2003, p.251.

Figura 2.34. (dir.) Habitações da Vila Brasital em 2002. Fonte: BALLEIRAS, 2003, p.259.

A configuração do que se chamava “quintalão” foi utilizada pela fábrica na construção de alguns conjuntos de casas. No interior desse quintal de uso comunitário se concentravam equipamentos de uso doméstico, como tanques de lavar roupa e fornos de pão. Um fiscal permanente, mantido pela empresa, vigiava o local. Acredita-se que esse modelo foi implantado afim de que as mulheres, largamente empregadas pela fábrica, pudessem deixar seus filhos com tranquilidade para trabalhar (BALLEIRAS, 2003, p.261).

Com a difusão das ferrovias no Brasil, procedeu-se à construção de vilas para seus operadores, empregados de manutenção e chefes de estação seguindo basicamente os mesmos preceitos das vilas operárias. No caso das linhas férreas, BLAY (1985, p.32) afirma que é possível que esse tenha sido um dos primeiros setores produtivos que adotou o procedimento de construção de casas para seus empregados. Junto à instalação das linhas férreas, as duas últimas décadas do século XX viram indústrias de porte se instalarem na beira de trilhos no interior do estado de São Paulo, o que influenciou o desenvolvimento de muitos

Figura 2.35. Esquema de organização dos quintalões da Vila Brasital. Fonte: BALLEIRAS, 2003, p.262.

povoados iniciados pelas estações e vilas ferroviárias:

“Possivelmente um dos primeiros setores produtivos que adotou o procedimento de construir vilas operárias tenha sido o das ferrovias. Desconhecemos estudos feitos sobre o setor, porém, em inúmeras cidades do interior paulista, e mesmo na Capital, existem ainda hoje as vilas construídas pelas ferrovias. A industrialização no Estado de São Paulo, assim como na Capital, se implanta seguindo os trilhos dos trens. A extensão de linhas se fez para facilitar o transporte do café, mas desde a segunda metade do século XIX observa-se a instalação de indústrias perto das estações ferroviárias, ou a instalação de ramais especiais que ligam as linhas principais às indústrias” (BLAY, 1985, p.32).

A proximidade das vilas de ferrovia às linhas de trem garantia o bom funcionamento da companhia e a manutenção permanente das linhas férreas, já que as empresas tinham seus empregados à disposição vinte e quatro horas por dia. Ao investidor capitalista era interessante que a produção não fosse interrompida por falta de mão de obra, criando dessa forma condições para que isso não acontecesse. Da mesma forma ocorria nas empresas ferroviárias, tanto por ocasião da implantação dos trilhos, quanto por sua manutenção. BLAY (1985, p.53) coloca ainda a construção de vilas como um fator intermediador das relações de produção entre o capitalismo industrial e as lutas por melhores condições de vida por parte da classe trabalhadora. Nesse sentido, a casa construída pela empresa também representa uma “forma de reduzir o preço da força de trabalho, ampliar a capacidade de acumulação e induzir o trabalhador a permanecer no emprego” (BLAY, 1985, p.53).

Dentre diversas vilas ferroviárias erguidas nesse contexto, a Vila de Paranapiacaba é objeto de atenção de muitos pesquisadores. Erguida pela *São Paulo Railway Company*¹³, primeiro trecho ferroviário implantado no estado de São Paulo, sua construção demandou muita mão-de-obra, tornando necessária a instalação de acampamentos para esses trabalhadores próximos às obras, nos trechos de serra. Para CRUZ (2007, p. 69), o lugar escolhido, chamado então Alto da Serra, apresentava uma topografia menos acidentada e era próximo do local onde seria implantada a estrada de ferro, além de oferecer fontes de energia como a madeira nativa para carvão combustível e água. Essa ocupação, que se iniciou na década de 1860, se deu de modo irregular porque esse núcleo não teve um planejamento prévio, o que resultou na implantação pontuais de moradias e um traçado urbano indefinido (CRUZ, 2007, p.73).

Paranapiacaba foi ocupada principalmente por imigrantes portugueses, italianos, espanhóis e alemães. Um grande contingente de operários permaneceu no Alto da Serra mesmo após a inauguração da linha, afim de trabalhar no funcionamento e na manutenção necessária

13. A inglesa *São Paulo Railway Company*, cuja inauguração aconteceu em 1867, construiu uma linha férrea que desbravou a Mata Atlântica, cortando a Serra do Mar, e encurtou distâncias para o interesse dos produtores que faziam o transporte do café até o porto de Santos.

Figura 2.36. Vista aérea da Vila Ferroviária de Paranapiacaba. Fonte: CRUZ, 2007, p.112.

para o maquinário desse trecho. Dentre as construções desse núcleo, destacam-se as enfermarias, o edifício hospitalar, a casa do médico e o alojamento dos solteiros. Suas fundações foram feitas em pedra, porque assim a madeira estaria distante da umidade do solo, o que demonstra alguma preocupação higienistas já discutidas em itens anteriores.

Segundo CRUZ (2007, p.71), os núcleos habitacionais se deram de forma distinta, sendo eles a já citada Vila Velha, além da Parte Alta e da Vila Martin Smith. A primeira fase de implantação vai de 1860 a 1889 e corresponde à construção do sistema funicular e da Vila Velha. Já a segunda fase corresponde ao período de 1900 a 1946, que abrange a duplicação da linha férrea até o fim da concessão inglesa e as respectivas construções da Parte Alta e Vila Martin Smith. A Parte Alta foi erguida no lado oposto ao pátio ferroviário e sua implantação se deu condicionada à topografia da encosta do morro. Ali se concentravam

Figura 2.37. (esq.) Alojamento de solteiros na Vila Velha. Fonte: CRUZ, 2007, p.83.

Figura 2.38. (dir.) Residência do médico na Vila Velha. Fonte: CRUZ, 2007, p.83.

Figura 2.39. (esq.) Sobrados de uso misto na Parte Alta. Fonte: CRUZ, 2007, p.86.

Figura 2.40. (dir.) Casas geminadas na Vila Martin Smith em 2004. Fonte: CRUZ, 2007, p.99.

estabelecimentos mistos comerciais e de prestação de serviços. Suas construções, que também fazem uso da madeira, são justapostas e suas aberturas fazem frente para o pátio ferroviário (CRUZ, 2007, p.86).

Para a Vila Martin Smith, foi feito um projeto de implantação urbanístico e de edificações, que contava com passeios, ruas principais, ruas secundárias e vielas sanitárias. Suas residências, como em outras vilas ferroviárias, foram construídas segundo modelos padronizados e entregues de acordo com o cargo e função que o morador desempenhava na companhia. Construídas em madeira, foram recuadas em relação ao alinhamento da rua para abrigar jardins. Esses recuos não eram comuns no Brasil no início do século XX, quando a maioria das habitações alinhavam-se ao arruamento, o que pode significar que na Vila Martin Smith esse ideal foi trazido pelos ingleses (CRUZ, 2007, p.73). Apesar da similaridade existente entre todas as edificações, os conjuntos escondiam a hierarquia na forma de morar, que pode ser notada no tamanho da casa e do lote ou na localização do banheiro, que podia ser dentro ou fora da casa. Cinco diferentes categorias de habitação podem ser classificadas nesse conjunto, além das residências isoladas destinadas aos funcionários de cargos mais altos e os alojamentos de solteiros. Destaca-se a casa do engenheiro chefe, localizada no alto de uma colina, possibilitando a visualização dos três núcleos urbanos, do pátio de manobras e dos equipamentos ferroviários. Essa localização sugere controle visual desse morador sobre todo o conjunto (CRUZ, 2007, pp. 98-103).

Essa vila já adotava um sistema de esgotamento sanitário, em que os esgotos, águas servidas e águas pluviais eram coletados e conduzidos por uma única rede de canalizações. Havia uma equipe de manutenção da vila e de suas casas que, além de zelar pela aparência das edificações e de seus arredores, tratava até mesmo dos jardins e da manutenção das habitações, o que deixava os moradores sujeitos a uma constante inspeção e invasão de privacidade. Como em outras

Figura 2.41. Residência do engenheiro chefe em 2005. Fonte: CRUZ, 2007, p.99.

companhias ferroviárias surgidas posteriormente, havia regulamentos para o trabalho na ferrovia e, a exemplo disso, nas vilas havia normas de convivência que, se desobedecidas, podiam resultar em punições e demissões. O pagamento poderia vir com recompensas ou descontos, a depender do comportamento do ferroviário. Mesmo os boletins escolares eram entregues primeiramente ao superintendente da ferrovia, para apenas depois ser entregue aos pais (CRUZ, 2007, p.74-75).

MORAIS (2002, pp. 184-188) analisa vilas ferroviárias da Companhia Paulista em Araraquara. Também essa cidade, assim como Campinas, enfrentou problemas urbanos e de saúde pública, com grandes epidemias de febre amarela e varíola. Consequentemente, a insalubridade e a precariedade das habitações populares passaram a ser uma das preocupações do poder público municipal. As vilas ferroviárias foram implantadas nessa cidade ao longo da ferrovia. Com o passar do tempo, essas áreas foram se transformando em zonas centrais, e hoje a ferrovia corta a cidade ao meio.

Um desses conjuntos é a Vila Paulista. Construída na década de 1920, localiza-se próxima à estação ferroviária e a um barracão de armazenamento de café. É essa proximidade que explica a implantação dessas moradias nesse local, longe do então centro da cidade. Esse conjunto, na época de construção, é a única concentração urbana desse lado da linha férrea. Segundo MORAIS (2002, p.191), em função desse núcleo a cidade começa a se expandir nessa direção pela demanda de serviços e equipamentos urbanos que provocou. A Companhia Paulista, por sua vez, criou ali um armazém de alimentos e um clube associativo, mantendo seus funcionários nas proximidades.

Figura 2.42. Vista aérea do barracão de café e vila ferroviária ao sul em 2013. Fonte: Google Earth 2013.

O núcleo era constituído por 57 casas de três tipos distintos. O banheiro de todas as plantas se situa no alinhamento dos fundos do lote, junto à lavanderia. Na implantação original, as casas se encontravam recuadas da frente do lote. Algumas casas isoladas encontram-se em pontos estratégicos do complexo ferroviário, como é o caso de três moradias de madeira com a frente voltada para o mesmo barracão. Há também algumas casas geminadas, com 60 m², de um dormitório, sem porão, com corredor lateral e telhado de duas águas. Esse modelo de casa com jardim frontal e corredor lateral foi proposto muitas vezes para vilas operárias e é um padrão que se repete nas casas da Companhia Paulista. Outro tipo de habitação, de 44m², são residências construídas em renque, solução que busca o máximo

Figura 2.43. Vila Ferroviária da Companhia Paulista em Araraquara em 1930. Fonte: MORAIS, 2002, p.191.

Figura 2.44. Casas de turma ao longo da linha férrea da Companhia Paulista em Araraquara. Fonte: MORAIS, 2002, p.197.

de economia de material, pois usa paredes em comum. Por se tratarem de casas menores, muitas vezes a sala era utilizada pela família como quarto para os filhos, evidenciando a sobreposição de ambientes, em uma clara transição para o desamontoamento pregado pelo movimento higienista (MORAIS, 2002, p. 192).

Há ainda a Vila da Estrada de Ferro Araraquara, ao lado das oficinas. Essa Companhia dispunha de uma escola profissionalizante, onde os filhos dos ferroviários estudavam, nos moldes que muitos depoimentos de antigos ferroviários relataram. O conjunto, inaugurado em 1948, possuía 112 unidades. Suas casas foram cedidas mediante pagamento de aluguel para funcionários que possuíam um papel representativo na empresa. Sua implantação, porém, se deu distante do atual centro, e sua configuração difere bastante da adotada pela Companhia Paulista. Não existe uma padronização das casas, que são isoladas no lote e construídas artesanalmente. Porém, o núcleo possuía hierarquia de vias, facilitando a instalação da rede de água e esgoto, e uma nítida preocupação com a setorização dos ambientes pode ser observada (MORAIS, 2002, p. 198-209).

Segundo MORAIS (2002, p.210), a construção dessa vila em área não habitada também impulsionou o crescimento da cidade para essa região. A opção pelas terras mais baratas por parte das companhias

Figura 2.45. Escola profissionalizante da Estrada de Ferro Araraquara. 2001. Fonte: MORAIS, 2002, p.200.

ferroviárias levou muitas vezes a um crescimento desordenado das cidades. Hoje, porém, esses conjuntos encontram-se inseridos na malha urbana e, como muitos outros casos, estão em visível processo de degradação ocasionado pela falta de manutenção e pela sua descaracterização.

De acordo com a pesquisa realizada, pode-se dizer que cada companhia possuía um perfil de investimentos na construção de moradias, tendo a grande maioria em comum a necessidade de manter seu funcionário próximo ao local de trabalho. Com relação às metragens das casas construídas pelas companhias ferroviárias paulistas, pode-se

Figura 2.46. Implantação da Vila da Estrada de Ferro Araraquara. Fonte: MORAIS, 2002, p.205.

dizer que a qualidade desses empreendimentos é maior do que as habitações produzidas pelo estado ou Governo Federal, de áreas em torno de 42m², como mostra a Tabela 2.3:

Companhia	Média de área construída por habitação
Estrada de Ferro Araraquara	2.836
Estrada de Ferro Sorocabana	2.699
Companhia Paulista	4.633
Companhia Mogiana	2.177
Estrada de Ferro São Paulo-Minas	16.231

Tabela 2.3. Média de área construída por habitação pelas companhias ferroviárias paulistas. Fonte: MORAIS, 2002, p.180.

MORAIS (2003, p.181), demonstra que na primeira metade do século XX, em um momento posterior à implantação de vilas ferroviárias, alguns empreendimentos foram realizados pela Fundação da Casa Popular (FCP) e pelos Institutos de Aposentadoria e Pensões (IAPs). A FCP, órgão federal centralizador criado por Getúlio Vargas entre 1946 e 1950 para a construção de moradias, tinha a finalidade de suprir a demanda por habitação popular no país. Seu pequeno período de atuação, de 18 anos, possibilitou a criação de 16.964 unidade habitacionais. Já os IAPs, mesmo não tendo o objetivo

Figura 2.47. Vista de casas da Vila da Estrada de Ferro Araraquara em 2001. Fonte: MORAIS, 2002, p.205.

principal de resolver o problema de falta de moradias, foi responsável pela construção de 124.025 unidades habitacionais populares. Esse período se caracterizou por um volume maior de construções de caráter social, porém devido à má distribuição de recursos, sem retorno para os investimentos imobiliários, essa política tornou-se frágil e ineficiente (MORAIS, 2003, p.181).

A companhias ferroviárias não estavam voltadas primordialmente para a construção de casas. Ainda assim, do ponto de vista qualitativo, seus empreendimentos supriram parte do déficit habitacional. Além disso, a construção de moradias viabilizava seu modo operacional ao locar perto das empresas seus trabalhadores numa época de transporte precário.

Ao se analisar os documentos e arquivos das companhias ferroviárias, pode-se observar o forte desenvolvimento dessas empresas no ramo da construção civil. Foram erguidos diversos prédios, estações, oficinas e casas. Para sua viabilização, as companhias dispunham de quadros permanentes de funcionários especializados na área da construção civil. MORAIS (2003, p.182) afirma que grande parte das vezes em que foi necessária a contratação de terceiros para a idealização de projetos, a autoria ficou a cargo de funcionários do Departamento de Engenharia e Arquitetura da Sorocabana, ou seja, ainda assim a tarefa ficava dentro do molde das companhias. Muitos documentos e desenhos relativos a esse assunto, porém, ficaram comprometidos ou se perderam durante o processo de unificação das cinco companhias.

Como consequência da construção desses conjuntos de moradia, a expansão das ferrovias foi responsável pela criação de muitas cidades, agregando pessoas em torno dos trechos ferroviários mais importantes do período. Expandindo-se a partir de estações ou de Vilas Ferroviárias, muitos desses conjuntos se tornaram cidades, da mesma maneira que, em outros casos, a ausência do transporte ferroviário causou dificuldade em seu desenvolvimento, a ponto de se estagnarem. Muitos dos modelos utilizados pelas Companhias influenciaram o modo de morar no estado de São Paulo, configurando novas relações espaciais tanto internamente à casa quanto entre esta e a cidade. Por isso, é necessário o estudo desses exemplares, afim de que se possa melhor compreender não apenas como se deu a urbanização de cidades em muitos desses casos, como as mudanças adquiridas pela habitação moderna nesse processo.

2.4. A política higienista e a moradia em Campinas

Segundo SEMEGHINI (1991, p.56), é a partir de 1886 que as funções urbanas da economia cafeeira deslocam-se para a cidade de São Paulo, assim como novos centros regionais são estabelecidos no Oeste Paulista, a exemplo de Bauru. Isso porque a produção de café começa a declinar e Campinas deixa de ser a capital agrícola do estado. Em 1886, a produção é de 1,5 milhões de arrobas, caindo para cerca de 1 milhão em 1896 a 1898. Soma-se o fato de que no final do século XIX os cafeeiros já estavam envelhecidos e, a partir de 1905, a cafeicultura entra em um período de estabilização que vai até aproximadamente 1920¹⁴.

O primeiro surto epidêmico ocorreu um ano após a abolição dos escravos, durante um conturbado período de fluxo migratório de trabalhadores livres europeus. A epidemia, portanto, veio de encontro a uma massa de trabalhadores que viviam em condições higiênicas, sanitárias e habitacionais que ainda se buscava melhorar:

“A primeira epidemia, por ser a primeira e inesperada, provocou espanto e temor. Sobreveio o pânico e a população abandonou a cidade. Até os médicos fugiram. Os governos da Província e do Império enviaram comissões de médicos, acadêmicos de medicina, farmacêuticos, enfermeiros e desinfetadores. (...) Emílio Ribas, por intuição, diminui a intensidade da doença drenando alagadiços e extirpando focos de mosquitos nas residências.” (SANTOS FILHO e NOVAES, 1996, p.36).

O crescimento da população campineira e sua vida urbana, além disso, sofreram consequências com os sucessivos surtos de febre amarela desse período, que resultaram em inúmeras mortes. Isso aconteceu em um período de grande fluxo migratório de trabalhadores livres europeus, logo após a abolição da escravidão, provocando uma crise de preços e de mão-de-obra na cafeicultura. Os escravos recém-libertos então viviam em condições precárias de trabalho e de vida, em especial as de ordem higiênicas, sanitárias e habitacionais. A doença, além de ser um problema de saúde pública, se apresentou como um problema econômico e social, visto que mesmo frente a uma série de medidas adotadas pela prefeitura, as condições de vida e de trabalho continuaram precárias (CARPINTERO, 1991, p.32, 34). Muitos se mudaram para outras cidades, principalmente para aquelas que estavam em crescimento no Oeste, provocando o fechamento de muitos estabelecimentos em Campinas.

A cidade se restabeleceu quando a epidemia foi controlada, em 1897, ano em que se estima uma população rural de 45 mil pessoas e uma população urbana de 22 mil. Apesar disso, um processo de descentralização é desencadeado no início da década de 1890, quando

14. Fontes: 1896/1898: Relatórios – Arquivo Público do Estado de São Paulo. 1905: Estatística Agrícola e Zootécnica, Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo. 1911/1915, 1921/1925, 1926/1930: Revista O Café, estatísticas de produção. Secretaria da Agricultura do Estado de São Paulo in: SEMEGHINI, 1991, p.59.

aumenta o número de agências em outros municípios do Oeste e as casas comissárias estabelecidas em Campinas perdem a importância, diminuindo o papel regional que a cidade exercia no âmbito financeiro do café. As maiores indústrias começaram então a se localizar em São Paulo. O comércio e o setor de serviços, na contramão, ampliaram-se e diversificaram-se, o que contribuiu para que a cidade não deixasse de se desenvolver apesar das epidemias (SEMEGHINI, 1991, p.62-63).

Um projeto já havia sido feito em 1880 para os serviços de abastecimento de água domiciliar e esgotamento sanitário pelo engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza (KROGH, 2012, p.44). Além disso, o engenheiro fez parte da organização do Projeto de Abastecimento de água e Esgotos para a Cidade de Campinas, quando foi realizado um estudo completo sobre a quantidade e a qualidade da água que abastecia a cidade. Nesse projeto, foi feito um minucioso estudo topográfico e altimétrico da área ocupada pela cidade, além da apresentação de uma solução para o destino das águas servidas. Paula Souza cita preocupações nesse estudo, o que mostra a situação na época que as epidemias aconteceram:

“(…) Não é só indispensável que o fornecimento seja abundante, como principalmente que a água seja salubre, fresca e límpida. Antes, portanto, de qualquer determinação precisa-se ter estudado essas qualidades e verificado sob que condição se terá de operar no estabelecimento das bases do projeto (...) A água fornecida, depois de haver prestado seu serviço à diversos misteres, acha-se impregnada de impurezas e não poderá ficar acumulada na cidade sem grave prejuízo à saúde pública. Ela terá de ser transportada para lugares onde essas impurezas não venham a ser elemento deletério e destruidor (...) as casas servidas por poços, salvo ocasiões raríssimas, não sentem propriamente falta de água. Em todos os poços há sempre água ao menos para os misteres mais urgentes. Assim é que o poço da Companhia Mogiana fornece a água necessária às oficinas e às locomotivas, do mesmo modo que o da Companhia Paulista, sendo que ambos são munidos de bombas a vapor que trabalham como se fossem em água corrente. Os diversos estabelecimentos industriais de M.C. Hardy, Lidgerwood etc, servem-se também de seus poços para a alimentação de suas máquinas e não sentem propriamente falta d’água” (SOUZA, 1880. Fonte: KROGH, 2012, p.49-51).

Porém, o plano estabelecido pelo engenheiro Paula Souza não foi implantado, sendo substituído pela proposta do engenheiro Roberto Nomanthon. A Companhia Campineira de Águas e Esgotos foi então fundada em 5 de junho de 1887. Apenas posteriormente, após as epidemias, o projeto de Paula Souza foi implantado.

A primeira epidemia significativa aconteceu em 1889, acelerando os investimentos em saúde pública. A primeira providência tomada foi a aceleração da implantação do abastecimento domiciliar de água potável e coleta de esgoto, além da pavimentação de diversas

Figura 2.48. Chafariz do Largo do Rosário. Fonte: KROGH, 2012, p.47.

ruas. A implantação das primeiras redes de água e esgoto ocorreriam somente entre 1891 e 1892. Antes disso, o abastecimento de água era feito por bicas e chafarizes espalhados pela cidade, como em muitos lugares da época (KROGH, 2012, p.42).

Anos de epidemia, de 1889 a 1897, interromperam a fase de prosperidade de que Campinas gozava, sendo até então a principal força econômica da província. Um grande êxodo aconteceu, decrescendo a população para 5.000 habitantes e provocando a transferência de negócios para outros lugares. Configurava-se na cidade de Campinas, dessa forma, uma crise urbana e a doença, mais do que uma questão de saúde pública, apresentou-se como um problema econômico e de profundas raízes sociais. Formaram-se, então, comissões para o combate de situações insalubres ou associadas à difusão da febre amarela (CARPINTERO, 1996).

Delegados de higiene foram empossados com o objetivo de encaminhar soluções para a situação, além de terem sido nomeados inspetores de higiene. A estes foi dada a responsabilidade de entulhar latrinas, caiar as edificações, fiscalizar despejos em logradouros públicos, denunciar o aparecimento de moléstias e desinfetar moradias. É na retomada de obras de infraestrutura que a Cia. Campineira de Águas e Esgotos concluiu suas instalações, em 1892. São estabelecidas ainda normas de higiene para edificações localizadas no perímetro urbano, o que resultou na lei 43 de 1895, regulamentada em 1896, sendo este o primeiro Código de Construções da cidade. Segundo BADARÓ, sobre esse texto:

“Definia dimensões mínimas para os recuos, áreas de iluminação e

ventilação, cômodos, janelas e altura dos pavimentos e dos pisos assoalhados. Definiu também a espessura das paredes e determinou seus revestimentos. Proibiu ainda a construção em terrenos alagadiços e pantanosos. Exigiu ligações de esgoto e captação de águas pluviais, mantendo normas anteriores que determinavam a aprovação prévia de todas as plantas pelo engenheiro municipal” (BADARÓ, 1986, p. 30).

Os relatórios municipais também atestam a preocupação com as questões sanitárias nos anos seguintes, mesmo após o controle das epidemias. Nesses textos, é possível acompanhar a tomada de decisões da prefeitura durante os primeiros anos do século XX e seus resultados, em especial no que diz respeito à Vila Industrial:

“Felizmente, continuam a ser favoráveis as condições sanitárias do nosso município. Na cidade, a Comissão Sanitaria prossegue as suas obras de transformações das casas em habitações salubres. (...) A Câmara tem sido auxiliada pela Comissão especialmente na fiscalização da execução das novas casas ou reforma das atuais habitações. (...) Campinas continua a se desenvolver e a sua população urbana a aumentar. Entretanto, concorrentemente o obituário – que é a chave de toda a organização sanitária, porque prova o grau de resultado das medidas sanitárias – tem decrescido, dia a dia e ano a ano. (...) As febres típicas só aparecem excepcionalmente, provando que as águas de poços concorriam grandemente para essas moléstias pela poluição que traziam, segundo o ensino clínico” (Relatório do Intendente Municipal Dr. Antonio Alves Lobo, 1904, p.08).

“Os mictórios – que estão longe de preencher seus fins, no ponto de vista da estética e da higiene – foram reformados durante o ano, reformas que consistiram na substituição de material estragado, limpeza e pintura geral. Acresce ainda declarar que são insuficientes os que existem em alguns pontos da cidade” (Relatório dos serviços do ano de 1906 apresentado à Câmara Municipal pelo intendente Dr. Francisco Araujo Mascarenhas, 1906, p.07).

“A qualidade de água fornecida à população tem melhorado muito com o funcionamento do novo filtro construído em Rocinha. A Companhia (de Águas e Esgotos) está atualmente trabalhando nos túneis novos, destinados ao rebaixamento da linha adutora, faltando apenas perfurar 54m do túnel da Tapera, serviço esse que duplicará o volume de água recebida até agora pela caixa de distribuição” (Relatório dos serviços do ano de 1906 apresentado à Câmara Municipal pelo intendente Dr. Francisco Araujo Mascarenhas, 1906, p.11).

“O futuro arrabalde de Vila Industrial já está dotado de canalização de água e brevemente terá o serviço de esgotos, cujo projeto está em estudos. O serviço de esgotos, em razão do grande número de ligações da rede com os ralos de águas pluviais das casas, e que são em número superior ao que foi estabelecido para a seção do coletor principal, tem, nos dias de grandes chuvas, funcionado com imperfeição, de modo a haver extravasamento de resíduos nos pontos baixos da rede” (Relatório dos serviços do ano de 1907 apresentado à Câmara Municipal pelo intendente Dr. Francisco Araujo Mascarenhas, 1907, p.12).

“O serviço em Vila Industrial está em alguns pontos defeituoso. É assim que, desde que se fez o serviço no bairro, existiu sempre nas pastas desta repartição, ao menos, um requerimento para ser informado e reclamando contra o defeituoso serviço de esgotos, que os suplicantes pagam como se fosse perfeito” (Relatório dos trabalhos da Prefeitura

durante os anos de 1911 apresentado à Câmara Municipal pelo Prefeito Dr. Heitor Teixeira Penteado, 1912, p.31).

Outros tópicos eram tratados nos relatórios, como a situação do Asilo de Morféticos, do cemitério municipal, parques e praças, matadouro, limpeza pública, entre outros. De modo geral, percebe-se uma significativa melhora nas questões de higiene pública na cidade, chegando a população a alcançar números equivalentes aos anteriores às epidemias já nos primeiros anos do século XX. Nota-se que a Vila Industrial é frequentemente citada, assim como a precária situação de sua infraestrutura.

No contexto de busca por melhores condições sanitárias, muitos engenheiros municipais assumiram a função de engenheiro sanitário no início do século XX, sendo essa uma profissão social que somava o médico, o engenheiro e o educador. Pode-se dizer que a era da bacteriologia formou um novo profissional, o engenheiro sanitário, responsável pelo saneamento urbano. (SALGADO, 2010, p.12).

Em Campinas, o engenheiro Saturnino Brito teve forte atuação nesse sentido. Após a cidade atravessar pelos surtos epidêmicos, junto a ações promovidas pela Comissão Sanitária, dirigida pelo médico Emílio Ribas, destacam-se as obras de saneamento realizadas pelo engenheiro. Segundo ANDRADE (2002, p.13):

“Seus melhoramentos concentraram-se no âmbito específico do saneamento, tendo apenas a correção que faz no projeto de drenagem que já vinha sendo executado, implicado em modificação significativa da paisagem urbana (...) Proporá também: a formação de novas represas e implantação de uma caixa de decantação; a proteção dos mananciais, através da desapropriação, colocação de cerca e arborização de uma faixa de 50 a 100 metros a montante das novas represas; saneamento dos cursos nos trechos embrejados, aí empregando manilhas; construção de uma segunda caixa para o reservatório existente, permitindo lavagens frequentes” (ANDRADE, 2002, p.13).

Sobre o abastecimento de água da cidade, Brito propõe a introdução de hidrômetros, assim como a cobrança pelo uso da água, afim de evitar desperdícios. Ele prevê o desenvolvimento do abastecimento de maneira a suprir a demanda de um possível acréscimo da população, o que mostra preocupação com o desenvolvimento urbano (ANDRADE, 2002, p. 14). Quanto ao serviço de remoção do lixo, o engenheiro propõe a incineração dos resíduos ou sua utilização na lavoura. Convém lembrar que o serviço de remoção de lixo era então deficiente e este ficava acumulado em áreas reduzidas e úmidas, agravando a situação de insalubridade da época. Como em outras cidades, Saturnino propõe para Campinas canais a céu aberto, cujas margens receberiam avenidas

Figura 2.49. Desenhos de Saturnino de Brito para o serviço de drenagem de Campinas. Fonte: KROGH, 2012, p.103.

arborizadas, que hoje se tratam das avenidas Anchieta e Orozimbo Maia (ANDRADE, 2002, p. 14).

Saturnino de Brito era adepto da teoria dos meios e acreditava na importância de determinar as relações entre um ser vivo e um meio. A cidade, quando considerada como um organismo, tornaria possível tratar questões no âmbito do saneamento urbano:

“(…) determinar os modificadores ou as modificações dos agentes mesológicos que podem restabelecer ou garantir a saúde nos indivíduos, a salubridade nas cidades, e providenciar sobre a execução das medidas corretivas e preventivas que alcancem este objetivo” (BRITO, 1943, p. 18 apud ANDRADE, 2002, p. 16).

Faz parte dos aspectos a serem considerados pela teoria dos meios a influência social e moral, que então se assemelha às ideias aqui colocadas acerca das vilas ferroviárias. Brito pretendia criar um meio salubre, onde haveria a educação da população “nos bons princípios da higiene”. A atmosfera moral teria tanta importância quanto a atmosfera física (ANDRADE, 2002, p.16). Para ele, não se deve limitar às condições geográficas, topográficas, térmicas, etc, mas também a atmosfera moral pode influir no surgimento de uma epidemia, assim como a estagnação do ar pode provocar o depauperamento físico. Caberia ao engenheiro sanitário, ao seu ver, evitar ou corrigir a insalubridade nas aglomerações humanas, atendendo às relações entre os meios físicos e sociais de cada localidade (ANDRADE, 2002, p. 17). Enfim, sua atuação no país pode ser assim resumida:

“A partir de cada elemento do meio, Brito definirá o programa de engenharia sanitária a ser implementado, com as respectivas obras de saneamento: quanto ao ar atmosférico, os trabalhos a serem realizados são os de dessecamento dos pântanos, arrasamento dos morros e arborização do solo; quanto às terras e às águas, as obras deverão ser as

de aterro, drenagem e retificação de cursos d'água. Mas também ruas e praças, como elementos do meio que são, serão objeto de intervenção, através do traçado das novas ruas e avenidas, do alargamento de ruas já existentes, construção de jardins e banheiros públicos, bem como do revestimento das margens dos cursos e estabelecimento de avenidas laterais, calçamento e limpeza das ruas, etc., inscrevendo os melhoramentos em um amplo conjunto de obras públicas, ao contrário da pontualidade dos empreendimentos que se faziam até então. E até mesmo as edificações públicas e particulares, em uma proposição claramente funcionalista, Brito recomendava serem construídas 'conforme uso especializado – mercado, matadouro, banhos públicos, lavanderia, hospital – e com higiene'. Por fim, acrescentava ao seu programa de engenharia sanitária, a remoção e disposição do lixo, o abastecimento de água potável e os esgotos de despejos e águas pluviais" (ANDRADE, 2002, p.18).

Quanto a Campinas, as obras de saneamento propostas pelo Eng. Saturnino de Brito, em um momento crítico para a cidade, redefiniram as condições de salubridade urbana, afastando as ameaças de epidemias, e introduziram uma nova concepção de cidade (ANDRADE, 2002, p.20). Segundo GRIECO (2011):

"Com o crescimento das indústrias, os cortiços que, a princípio, foram a primeira solução para a habitação operária, vão se tornando uma resposta definitiva à crescente demanda. Então, em um primeiro momento, se vê a formação das comissões sanitaristas e higienistas e depois, com a urbanização advinda da industrialização, a valorização do mercado imobiliário e neste contexto os arrabaldes começam a ser solicitados para a ampliação de oferta de moradia para operários e trabalhadores." (GRIECO, 2011).

Por fim, pode-se dizer, que criou-se nas primeiras décadas do século XX uma legislação que possibilitou a construção de muitos conjuntos de moradias denominadas vilas operárias. Essas habitações constituíam-se, especialmente, de pequenas vilas, construídas pela ferrovia e fábricas ou pela iniciativa privada. A construção de ambos os tipos era estimulada por lei municipal na cidade de Campinas (Lei nº 308 de 1923 e Lei nº 457 de 1936), por meio da isenção de pagamento de taxas, impostos e emolumentos, a quem se propusesse construir moradias econômicas com a finalidade de vendê-las ou locá-las (BADARÓ, 1986).

Antes de sua industrialização, Campinas mudou de condição, passando pelo que Martins classifica como três fases econômicas ligadas à agricultura, sendo a primeira voltada à produção de alimentos, a segunda à produção e exportação de açúcar e a terceira à lavoura cafeeira (MARTINS, p. 23). No início do século XIX, a pequena agricultura era praticada por pessoas livres e pardas. A maioria dessa população era composta por migrantes, cujo cultivo de alimentos era baseado principalmente no trabalho familiar, havendo a ajuda de

um ou mais escravos, se a família tivesse condições de comprá-los. Esse segmento da sociedade, de pequenos agricultores, se mostrava heterogêneo quanto aos aspectos econômicos e raciais. A agricultura era praticada primeiramente para abastecimento próprio, sendo comercializado apenas seu excedente (MARTINS, 1996, p.25). Sobre a migração desse período, MARTINS escreve:

“A economia açucareira em expansão naquele tempo coloca-se como grande fator de explicação para a grande migração para Campinas. Ela não significava somente mais engenhos e mais escravos. Significava também mais comércio e maior diversificação das atividades urbanas, criando novas oportunidades através de novas necessidades, inerentes ao crescimento econômico e populacional” (MARTINS, 1996, p.42).

Soma-se a esses fatos a fertilidade das terras de Campinas, que contribuíram para a atração também de pequenos agricultores. A família nuclear era predominante, com uma média de seis filhos por casal. Por se tratar de mão-de-obra familiar, o trabalho dependia mais de idade e força que do gênero. Os filhos começavam a trabalhar cedo, aproveitando-se o número de braços disponíveis. Quanto mais pessoas trabalhando, maior a possibilidade de se produzir mais que o estritamente necessário para a autossustentação. Produzir para o mercado, mesmo em pequenas quantidades, permitia a esses agricultores acumular algum capital, possibilitando, eventualmente, a compra de escravos, o que ampliaria sua capacidade produtiva. Essa era uma possibilidade de ascensão possível aos que tivessem um pedaço de terra e pessoas para ajudar na agricultura (MARTINS, 1996, p.53).

DURHAM (2004, p.239) coloca os operários brasileiros como uma classe extremamente apegada à família, que expressa preferência pela divisão sexual do trabalho em moldes tradicionais, onde a mulher fica restrita ao âmbito doméstico, além de encorajar as virtudes tradicionais que filhos deveriam ter para com os pais, como respeito e obediência. Soma-se a essas características uma “preocupação marcante com a ascensão social individual”, o que sinalizaria uma adesão incondicional à ideologia capitalista tradicional. Além disso, segundo DURHAM:

“Nas análises de inspiração marxista, voltadas para a classe definida em termos de seu modo de inserção no processo produtivo, e preocupadas com a atuação política do proletariado, a família também não constitui elemento essencial à reflexão nem aparece como realidade importante a ser explicada, mas antes como instituição a ser superada. Desse modo, as investigações sobre a família tenderam a refletir este esvanecimento, definido em termos de perda de suas funções tradicionais, principalmente a produtiva e a educativa” (DURHAM, 2004, p.242).

É no âmbito doméstico que a opinião do trabalhador torna-se essencial, sendo a família um grupo que toma coletivamente

as decisões que afetam seu destino. As tarefas domésticas e o trabalho assalariado se complementam, fazendo da vida familiar a elaboração de uma estratégia para assegurar um determinado nível e modo de consumo. Para DURHAM (2004), evitar que mães de família trabalhem fora significa poupá-las de uma atividade “cansativa, desinteressante e mal remunerada”, do ponto de vista dessa classe. A utilização do trabalho feminino nas tarefas domésticas indica sucesso profissional por parte do homem, pois o trabalho da mulher fora de casa indica que o salário é insuficiente. Esse seria um indicativo de que há exploração excessiva do trabalhador. Preservar esse modelo de divisão sexual do trabalho legitima a luta por salários mais altos e afirma que eles devem permitir não somente a sobrevivência do trabalhador, mas também do restante da família (DURHAM, 2004, p.248,249). Sendo assim, é natural que a família nuclear seja a base dos projetos desenvolvidos para as vilas ferroviárias pois, além do modelo ter sido herdado de um momento anterior ao modo de produção capitalista, a família se encontra presente em todo o discurso operário.

Por fim, alguns pontos podem ser destacados no que diz respeito às vilas ferroviárias. Na sua grande maioria, esse conjuntos atenderam aos preceitos colocados pelo movimento higienista, como ventilação e iluminação nos cômodos, dentre outros. As moradias são basicamente isoladas e unifamiliares, correspondendo ao ideário adotado também por outras classes sociais. Além disso, a implantação das moradias muitas vezes atendiam aos interesses das companhias ferroviárias e, por isso, eram colocadas próximas ao local de trabalho, o que disponibilizava mão-de-obra em tempo integral e contribuía para a fixação dos empregados na empresa. No próximo capítulo serão analisados exemplares significativos de vilas ferroviárias da cidade de Campinas que ilustram as características aqui colocadas.

Capítulo 3

VILAS FERROVIÁRIAS EM CAMPINAS

Em Campinas, na região do complexo ferroviário, foram implantadas diversas vilas operárias, tanto particulares quanto de empresas, datadas da primeira metade do século XX. Segundo RIBEIRO (2007, p.96), a Vila Industrial, formada por essas vilas, era o bairro proletário da cidade até o início do século XX. Pequenas vilas de habitações operárias constituíam essa paisagem junto às fábricas e à ferrovia, muitas vezes construídas pelos industriais que cediam as casas mediante aluguel, cujos valores eram descontados na folha de pagamento. Tratavam-se de iniciativas isoladas com a intenção de resolver o problema de moradia dos trabalhadores. Ainda hoje se tem os vestígios desses conjuntos nos traçados das ruas e nas características arquitetônicas das edificações, evidenciando a importância que as mais de quarenta vilas que compuseram as habitações populares desse período, tiveram para o desenvolvimento industrial e para o desenho urbano de Campinas (RIBEIRO, 2007).

Na Figura 3.1, podemos observar a Vila Industrial a oeste do complexo ferroviário e sua forte relação entre o bairro e a infraestrutura ferroviária. Seu grupo de moradores era formado por imigrantes europeus, escravos e ex-escravos, migrantes internos e externos da província, caipiras e cablocos que moravam nas antigas chácaras.

Com o entendimento do processo histórico de implantação desses tipos específicos de moradia, que buscou responder, na maioria

Figura 3.1. Campinas por Gilberto de Biasi na década de 1950. Fonte: ZAMBELLO, 2005, p.241.

Figura 3.2. Moradores da Vila Industrial aguardam por desfile de carnaval. 1949. Fonte: Coleção Antônio Miranda. Centro de Memória UNICAMP.

das vezes, a demandas resultantes da industrialização e ao crescimento populacional, pode-se compreender a amplitude do processo de construção destas vilas no estado de São Paulo. Têm-se diversos exemplares espalhados pelo estado, como as vilas operárias aqui em estudo.

Em Campinas, estas vilas estão localizadas nas imediações da Estação da Companhia Paulista e abrigavam, sobretudo, funcionários da ferrovia. Os itens a seguir analisam a história da implantação e a constituição urbana e arquitetônica desses conjuntos e quais são as proximidades e contrapontos com o ideário da época. Procura-se contribuir, dessa forma, para a preservação desses exemplares de Vilas Operárias, cuja importância atinge não somente a memória dos trabalhadores, como dos movimentos de classe e da história da cidade.

Nesse estudo é nossa intenção analisar aspectos pouco explorados de algumas Vilas Ferroviárias de Campinas. Por isso, foram levados em consideração sua importância enquanto testemunho da reforma da moradia operada no mundo industrial e seu papel na constituição do primeiro bairro operário da cidade. Enquanto arquitetura, as vilas operárias se inserem no contexto de construção de um novo modelo de habitação. Afim de melhor entendimento, tornou-se necessário olhar para essas moradias atentando para os conceitos de tipologia estabelecidos até então. Um dos pesquisadores mais respeitados com respeito a questões tipológicas foi Quatremère de Quincy, que chegou a essa definição de tipo e modelo:

“A palavra ‘tipo’ não representa tanto a imagem de uma coisa a ser copiada ou imitada perfeitamente quanto a ideia de um elemento que

deve ele mesmo servir de regra ao modelo (...) O modelo, entendido segundo a execução prática da arte, é um objeto que se deve repetir tal qual é; o tipo é, pelo contrário, um objeto segundo o qual qualquer pessoa pode conceber obras que não se assemelharão em nada entre si. Tudo é preciso e dado no modelo; tudo é mais ou menos vago no tipo. Assim vemos que a imitação dos tipos nada tem que o sentimento e o espírito não possam reconhecer (...)" (QUINCY, apud ARGAN, 2000, p.66).

Muitos autores ressaltam ainda a relação entre tipologia arquitetônica e morfologia urbana. Ambos estariam intimamente associados, sendo que essa ideia teria se modificado com o movimento moderno. ROSSI (1998), ao escrever sobre o assunto, aponta questões como individualidade, locus, memória, desenho, entre outros. O caráter relacional entre arquitetura e cidade, nesse caso, influenciaria a interpretação tipológica¹. Pode-se dizer que as vilas aqui em estudo, ao serem adotadas tipologias fortemente influenciadas pelo movimento higienista na sua concepção, se encaixam nesse perfil na medida em que a conformação do bairro em que estão inseridas tem estreita relação com as ideias adotadas em seus projetos. Segundo ARGAN (2000, p.66):

"O nascimento de um tipo é portanto condicionado ao fato de já existir uma série de edifícios que tem entre si uma evidente analogia formal e funcional: em outros termos, quando um tipo se fixa na prática ou na teoria arquitetônicas ele já existe, numa determinada condição histórica da cultura, como resposta a um conjunto de exigências ideológicas, religiosas ou práticas" (ARGAN, 2000, p.66).

ARGAN (2000, p. 67) coloca o "tipo" como suscetível a variantes podendo assumir uma forma particular conforme o tempo em que está inserido. REIS FILHO (1987), por exemplo, faz um estudo da evolução da tipologia residencial brasileira que vai do Império até a

Figura 3.3. Tipologias residenciais do século XIX. Fonte: REIS FILHO, 1987, p.40.

1. O assunto é extenso e apresenta ampla bibliografia. Entre as referências, pode-se citar: ARGAN, G.C. Sobre o conceito de tipologia arquitetônica. In: ARGAN, G. C.. Projeto e destino. São Paulo: Editora Ática, 2000. p.67; AZEVEDO, Ricardo Marques de. Antigos modernos: estudos das doutrinas arquitetônicas nos séculos XVII e XVIII. São Paulo: FAU-USP, 2009, pp.75-6; QUATREMÈRE DE QUINCY. Type. In: Encyclopédie Méthodique - Architecture. Liège : chez Panckoucke, Tome III, 1825, p.543; DEL RIO, Vicente. Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento. São Paulo: Editora PINI, 1990.

década de 40. Nele, pode-se notar a influência marcante do período em que a tipologia está inserida, dentre outras condicionantes.

Na medida em que as companhias ferroviárias se utilizam de modelos repetidos ao longo da implantação de suas linhas, pode-se dizer que as características que esses exemplares apresentam formam uma unidade. As variações entre o que era pensado pelas equipes das companhias ferroviárias, que nem sempre eram reproduzidas como modelos, justifica a caracterização de tipos para se falar dos conjuntos de moradia aqui apresentados. Sendo assim, de acordo com as características observadas ao longo do estudo, nesse trabalho vamos considerar como tipologias:

- Casa isolada no lote;
- Casas dispostas em renque, com planta estreita e corredor;
- Casas em blocos de duas ou três, com jardins.

Uma outra definição foi adotada para a análise das vilas aqui em estudo. De acordo com BONDUKI (1998), havia dois tipos de Vilas Operárias, uma sendo a construção feita por empresas para abrigar seus funcionários, e a outra realizada pela iniciativa privada, com o fim de locação ou venda. Como muitas vezes os dois tipos apresentavam as mesmas características físicas, ambos se confundem no tecido urbano. BONDUKI (1998) os diferencia como “Vilas Operárias de Empresa” e “Vilas Operárias Particulares”, ou simplesmente “Vilas de Empresa” ou “Vilas Particulares”. Para diferenciá-las, o autor adota definições já aqui abordadas:

“Várias análises tem explicado a emergência das vilas de empresas como um gesto filantrópico de empresários favoráveis à harmonia entre o capital e o trabalho, como uma estratégia para atrair operários em um mercado de trabalho incipiente ou, ainda, como forma de disciplinar o tempo livre dos operários, submetendo-os à ordem burguesa e mantendo-os sob permanente controle (...) As vilas particulares, por sua vez, constituíam a grande maioria dessa habitações no período. Era um tipo de empreendimento realizado tanto por pequenos investidores como por grandes empresas construtoras e sociedades mutuárias, abrangendo desde pequenos conjuntos de casas até grandes núcleos que ocupavam vários quarteirões” (BONDUKI, 2004, p. 47, 50).

Seguindo esta definição, as vilas analisadas nesse trabalho recebem duas classificações distintas. A Vila Rizza e a Vila dos Ferroviários na Ponte Preta são “Vilas de Empresa”, erguidas por companhia ferroviária. Já as Vilas Manoel Dias, Manoel Freire e da Venda Grande são “Vilas Particulares”, erguidas por pequenos investidores. Ambas estão localizadas no entorno do complexo ferroviário e foram implantadas nas duas primeiras décadas do século XX. A Vila da Venda Grande, junto às Vilas Manoel Dias e Manoel Freire, são as mais antigas e

estão bem próximas dos trilhos da ferrovia. Sua localização sugere papel fundamental na constituição do primeiro bairro operário da cidade. Suas moradias apresentam características que transitam entre a propagação das ideias higienistas e seu momento anterior. Por isso, são exemplares que muito contribuem para a compreensão do processo de instituição de novos modos de morar.

Já a Vila Rizza e a Vila Ponte Preta foram erguidas por companhias ferroviárias. Elas também fazem parte da constituição do bairro operário e apresentam aspectos exclusivos das vilas erguidas por empresas. Suas construções apresentam medidas que foram adotadas sob a influência do movimento higienista, mas em alguns pontos também se apresentam como uma transição para o movimento moderno. A Figura 3.4 traz a representação dessas vilas e as linhas férreas do período sobre um mapa atual, que pode ser confrontado com os mapas apresentados no item 1.4.

Sendo assim, a escolha desses exemplares se deu devido à gama de possibilidades comparativas e de diferenciação entre eles. Buscamos, dessa forma, contribuir para a compreensão de mudanças correlatas à industrialização brasileira e à instituição do habitat moderno, além de colaborar para a preservação da memória operária principalmente na cidade de Campinas.

3.1. Vila da Venda Grande (1883)

Como já citado nessa dissertação, Campinas enfrentou graves problemas urbanos com a chegada da ferrovia e da industrialização. Como a cidade não tinha infraestrutura suficiente para atender à demanda habitacional, os cortiços surgiram como uma das soluções encontradas pelos próprios habitantes, assim como em muitas outras cidades paulistas no mesmo período. As epidemias de febre amarela agravaram o quadro e, mesmo depois de sanadas, as questões habitacionais, junto à falta de transporte adequado e à rede de água e esgoto adequados², continuaram em discussão. Além disso, as fábricas dividiam espaço com as casas e o comércio no centro da cidade. Foi apenas no fim da primeira metade do século XX que algum zoneamento e planejamento começaram a ser utilizados para se pensar a cidade.

Os resultados das medidas sanitárias adotadas fazem parte dessa mudança de cenário. A distribuição e a qualidade da água alcançaram melhoras significativas, também como consequência da contratação pela prefeitura do engenheiro Saturnino de Brito³, que pensou na ampliação da capacidade do volume de água para a cidade e um método de distribuição. A implantação das redes de água e esgotos assumiram então papel importante na infraestrutura das cidades, assim como em Campinas e, consequentemente, na Vila Industrial.

A urbanização e a industrialização que aconteciam na cidade nesse período trouxeram certa valorização do mercado imobiliário nas áreas consideradas arrabaldes, que começaram a ser solicitadas para a ampliação de oferta de moradias. A Vila Industrial, que então abrigava habitações proletárias, já não era suficiente. Antigos cafezais em cuja vizinhança estavam as ferrovias ou ao longo das novas rodovias, se transformaram em bairros operários e começaram a abrigar sedes de novas indústrias que chegavam ou que começavam a se expandir (RIBEIRO, 2007, p.102). Muitas moradias neste local foram construídas por iniciativa de particulares para aluguel ou venda e formaram o embrião do primeiro bairro operário de Campinas.

Esse bairro hoje conhecido por Vila Industrial, num primeiro momento, admitiu outros nomes, como “Campo de Sant’Anna” e “Imigração”. As primeiras construções surgiram logo após a implantação das linhas férreas e eram, a princípio, lotes pequenos e desorganizados. Suas moradias eram alugadas por pessoas com menor renda, na sua maioria trabalhadores das fábricas e da ferrovia. Inicialmente, um número reduzido de proprietários possuía vários imóveis e não havia planejamento na definição dos lotes.

2. A rede de água e esgotos da cidade atingia inicialmente apenas os edifícios construídos até o limite da linha férrea da Companhia Paulista, o que excluía bairro populares que surgiam ao sul dessa área, exemplo das vilas aqui em estudo.

3. Para mais informações sobre o assunto, consultar: ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. Peste e o plano: o urbanismo sanitário do engenheiro Saturnino de Brito. São Paulo, 1992. 2v.

FERROVIA, TRABALHO E HABITAÇÃO: VILAS OPERÁRIAS DE CAMPINAS (1883-1919)

Figura 3.5. (dir.) Complexo ferroviário ao norte e Vila da Venda Grande em destaque. Fonte: Google Earth 2013.

Figura 3.6. (abaixo) Planta de edificações da Vila Venda Grande destacadas em cinza. Fonte: Relatório de tombamento CONDEPACC 001/02.

Nessa pesquisa atentaremos a um conjunto específico desse universo de casas construídas por particulares nesse período. O início das construções desse conjunto aqui em estudo datam de 1883. Essa vila admite uma conformação que inclui uma rua interna, a Rua Venda Grande, e uma outra via, a Rua Francisco Theodoro. Curiosamente, a Rua Venda Grande recebeu esse nome como uma homenagem ao “Combate da Venda Grande”, episódio ocorrido em Campinas e que faz parte da história da Revolução Liberal de 1842⁴.

Parte de seus imóveis não apresentam recuo frontal ou lateral e seus lotes são retangulares, tendo as laterais dimensões significativamente maiores que a frente e o fundo. Residências edificadas totalmente no alinhamento do lote é um resquício da arquitetura colonial e vão posteriormente sendo afastadas dos lotes vizinhos, configurando novos esquemas de implantação. São as exigências com relação às condições de higiene, como ventilação e iluminação adequados, que impulsionaram mudanças como a adoção de recuos laterais e frontais. Para BONDUKI:

“O máximo aproveitamento dos terrenos, muitas vezes no centro do quarteirão, e a racionalização dos projetos tendo em vista a economia de materiais – com o uso de paredes comuns, áreas livres mínimas e ausência de recuos – faziam com que os investimentos fossem extremamente rentáveis em relação ao capital investido, que se beneficiava também de isenções fiscais. Na maioria das vezes, as construções aproveitavam os terrenos profundos, dando origem a variada gama de tipos de habitação – todas baseadas numa viela central, casas ou cômodos geminados em um ou em ambos os lados da viela, e casas ou espaços comerciais diferenciados que davam para a rua. No caso de cômodos ou de pequenas casas desprovidas de água encanada, as privadas e os tanques localizavam-se no fundo do lote. Dependendo do tamanho e formato do terreno, a fileira de casas poderia ser erguida junto ao alinhamento da rua, mas esta era uma solução mais onerosa” (BONDUKI, 1998, p.50).

Figura 3.7. Renque de casas na Vila Venda Grande. Fonte: Desenho realizado pela autora baseado em levantamento de campo.

4. Para mais informações sobre o combate, pode-se consultar: BRITO, Jolumá, Combate da Venda Grande, Separata da “Revista do Arquivo” do departamento de Cultura de São Paulo, Volume CXLV, 1952; PUPO, Celso Maria de Melo, O Combate da Venda Grande, Separata da Revista do CCLA, nº64, 1956; MATOS, Odilon Nogueira de, Campinas e a Venda Grande, Notícia Bibliográfica e Histórica, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Ano 5, Nº41, 1973.

Figura 3.8. (esq.) Janela de uma das casas da Vila da Venda Grande. 2012. Fonte: Acervo próprio.

Figura 3.9. (dir.) Porta de uma das casas da Vila da Venda Grande. 2012. Fonte: Acervo próprio.

Sua planta baixa é simples, com dois cômodos: sala e quarto, ficando o sanitário ao fundo do lote, na parte externa das casas. Em uma análise da organização espacial dessas moradias, podem ser observadas algumas questões com relação ao modelo tradicional de habitação e o modelo que então surgia. Dentre elas, podemos apontar a implantação ocupando os limites laterais e frontais do terreno; a cozinha e o banheiro que ainda não se encontram incorporadas ao restante do volume principal; a organização das unidades em blocos contínuos; o telhado de cumeeira paralela ao alinhamento da rua. As edificações contém caixilharia em madeira, com portas em duas folhas e bandeira; janelas também em duas folhas com abertura para dentro e vidraça em guilhotina. Essas características, por outro lado, são correlatas à recente absorção dos ideais higienistas, como o fechamento que mescla venezianas e vidraças. Não há uma clara especialização funcional dos espaços, o que nos leva a supor que não há dormitórios suficientes para abrigar a família por sexo e idade.

Foi à medida em que as instalações sanitárias foram sendo tecnologicamente aperfeiçoadas que foram incorporadas ao programa principal da moradia, em um primeiro momento próximo à cozinha e depois próximo aos dormitórios, o que reforçava a adoção de novos hábitos de higiene. É interessante observar o pouco espaço destinado à circulação nessas moradias, estando o bloco principal, constituído de um elemento retangular, dividido em duas partes iguais. Isso condiz com os preceitos de economia que se buscavam para esse tipo de habitação, pois assim se aproveitaria mais da área disponível.

O conjunto aqui em estudo ainda não atendia a exigências colocadas pelo movimento higienista. A localização dos sanitários e a ausência de recuos, fazendo do dormitório uma alcova, demonstram o

momento de transição pela qual esse conjunto passava por ocasião de sua construção. Posteriormente algumas modificações foram adotadas por exigência da legislação, mas suas principais características não sofreram mudanças ao longo dos anos.

O casario é constituído de alvenaria em tijolos revestidos com argamassa composta de cal e areia. Formam um conjunto estrutural único, dividido através de paredes internas em alvenaria também em tijolo. O telhado, igualmente contínuo, é formado por duas águas com telhas “capa e canal”, tipo paulista. Originalmente, apresentavam beiral, contudo em intervenção no início do século XX foi substituído por platibandas e coletores de águas pluviais embutidos, conforme as novas

Figura 3.10. Moradia na Vila da Venda Grande. 2012. Fonte: Acervo próprio.

Figura 3.11. Moradia na Vila da Venda Grande. 2012. Fonte: Acervo próprio.

diretrizes de construção do município.

Com relação à ornamentação das fachadas, fica evidente a economia nessas edificações. Enquanto outras vilas da época se destacam pelo apuro estético empregado, as casas da Vila Venda Grande apresentam pouca ornamentação. Aqui, ela se resume na cimalha do telhado de duas águas com caimento paralelo ao alinhamento da rua.

As transformações dos espaços da habitação se fizeram sentir através da absorção dos ideais de salubridade. Segundo CORREIA (2004), em termos de disposição espacial e programa, as alterações sofridas pela casa buscavam atender principalmente aos preceitos de salubridade e privacidade. As habitações caminharam em direção a mudanças que racionalizassem e ordenassem o espaço urbano. Além da nítida separação entre espaço público e privado, passou-se a buscar disposições que possibilitassem aberturas nos diversos cômodos. Daí vem o surgimento de recuos laterais, jardins e novos espaços no interior da moradia. Soma-se a essas preocupações os princípios relacionados aos custos. Nesse sentido, a Vila da Venda Grande é uma transição entre um momento mais tradicional e outro que atende a todas essas mudanças.

Apesar das diversas experiências em construções de moradias coletivas, como edifícios de apartamentos dotados de equipamentos sociais e de lazer, no Brasil houve o predomínio da moradia isolada nas primeiras décadas do século XX. Segundo MENDONÇA (1931), no Primeiro Congresso de Habitações:

“(...) As habitações coletivas exigem uma certa educação higiênica, harmonia entre seus moradores, o hábito da limpeza e de uma conservação sistemática da casa, coisa que dificilmente se obtém entre pessoas ainda mal iniciadas na vida moderna e que só se poderá conseguir depois de um certo grau de civilização. Em países onde preceitos de higiene são postos em prática, onde a ordem e a disciplina são inatas, onde o povo é educado e respeitador das leis, e sobretudo, onde o analfabetismo é quase nulo, têm-se feito várias tentativas para adotar este gênero de habitação. Isto, no entanto, tem-se feito para os pequenos funcionários, para os empregos de uma certa categoria e nunca para o operário” (MENDONÇA, 1931, p.141).

Pode-se perceber que as ideias adotadas aqui levaram algumas vezes em consideração o que era visto como cultural e inerente ao brasileiro, o que levou a algum receio na aplicação dessas experiências. Diante dos costumes locais, pode-se destacar também o uso do quintal, hábito relacionado a atividades do cotidiano rural ainda recente. A maioria das casas apresentadas aqui possuem quintal, onde eram desenvolvidas algumas atividades de subsistência e cultivo de jardim (MOREIRA, 2007, p.238).

Figura 3.12. Perspectiva geral da Rua Venda Grande. 2012. Fonte: Acervo próprio.

Apesar de erguidas por particulares, as edificações localizadas a leste do conjunto, pertencentes a Germano Hausen, foram compradas pela Cia. Paulista de Estradas de Ferro em 1893 para abrigar alguns de seus funcionários. Em 1921, dois de seus imóveis foram comprados pela Companhia Mogiana. As habitações localizadas a oeste, pertencentes a Carlos Olympio Leite Penteado, foram herdadas por Francisco Ferreira Penteado que, em seguida, vendeu as moradias a diversos proprietários (Processo de tombamento CONDEPACC 001/02).

Esse conjunto de imóveis representa, portanto, períodos distintos da urbanização do bairro Vila Industrial. São também exemplares que atestam a diversidade do bairro e mostram diferentes etapas da constituição de novos modos de morar. A Vila Venda Grande representa um momento de transição entre as casas, mal iluminadas e sem ventilação, consideradas insalubres, e as casas cujos espaços resultaram de uma intensa discussão trazida pelo movimento higienista. Atestam o modo de morar operário e as modificações que as habitações proletárias sofreram ao longo do tempo.

3.2. As vilas geminadas Manoel Dias e Manoel Freire (1908-1930)

Além de fábricas e empresas ferroviárias, empreendedores privados também construíram vilas operárias para venda e, sobretudo, para aluguel, à classe trabalhadora. Seguindo em grande parte o modelo das vilas criadas por empregadores, estes conjuntos de casas também ficaram conhecidos como vilas operárias. Essas habitações foram construídas por empresas imobiliárias ou indivíduos que buscavam empregar economias para obtenção de fontes adicionais de renda.

As vilas Manoel Dias e Manoel Freire foram erguidas por iniciativa privada em Campinas e fazem parte desse contexto. Suas implantações, localizadas ao sul da Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, estão diretamente relacionadas com a presença da ferrovia. Por serem conjuntos de moradias que reúnem as características aqui descritas, são exemplares que ilustram como o desenvolvimento do habitat moderno atingiu não somente as vilas de empresa, mas também as vilas particulares.

Faz parte da história dessas vilas a instalação das linhas férreas, que causou a demanda pela contratação de ferroviários e a maior parte dessa mão-de-obra foi suprida pelos imigrantes que chegavam ao estado de São Paulo na época. Muitos portugueses se fixaram na Vila Industrial, a exemplo dos construtores das vilas aqui em estudo – Manoel Dias e Manoel Freire – além de imigrantes italianos residentes próximos às instalações da indústria têxtil, também localizadas na região.

Segundo SEGNINI (1982, p.37), as estradas só passaram a ter mão-de-obra abundante com o incremento da imigração que, além de se destinar às lavouras cafeeiras, também atenderam as necessidades latentes da ferrovia incipiente (Tabela 3.1). Em 1870, a Companhia Paulista de Estradas de Ferro contava com 515 trabalhadores; em 1891 empregava 1312 pessoas; em 1890 esse número cresceu para 3000 ferroviários (Relatório n.43 da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a Sessão da Assembleia Geral em 1891 apud SEGNINI, 1982, p.39). Também foi crescente o número de imigrantes transportados pela empresa.

Não existem registros nos órgãos municipais que atestem a data de início das construções das Vilas Manoel Dias e Manoel Freire, mas, segundo relatos, o período de construção de ambas as vilas vai de 1908 a 1930. As habitações eram construídas de acordo com a demanda, na medida em que operários procurassem moradia. Acredita-se que os imigrantes portugueses proprietários desses conjuntos eram irmãos e que investiram juntos na construção das vilas (CONDEPACC, Processo de tombamento 003/90). A denominação “geminadas”, nesse

Imigrantes transportados pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro — Período de 1883 a 1909

<i>Ano</i>	<i>Número de imigrantes transportados</i>
1883*	2.836
1884	2.699
1885	4.633
1886	2.177
1887	16.231
1888	18.981
1890	18.767
1891	59.747
1892	23.671
1893	21.404
1894	17.019
1895	71.095
1896	33.286
1897	43.082
1898	20.439
1899	12.087
1900	9.812
1901	32.617
1902	17.232
1903	4.291
1904	10.061
1905	23.212
1906	10.619
1907	11.989
1908	17.201
1909	16.519
TOTAL	586.543

* Compreende também os meses de novembro a dezembro de 1882. (Relatório n.º 80 da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais para a Sessão da Assembléia Geral em 1910. São Paulo. Tipografia e Papellaria Vanordem e Cia., 1910.)

Tabela 3.1. Imigrantes transportados pela Companhia Paulista no período de 1883 a 1909; Fonte: SEGNINI, 1982, p. 38.

caso, não atende o significado de “simétrico” e faz alusão ao fato de que os conjuntos foram construídos lado ao lado e no mesmo período. É interessante notar a presença das vielas no interior das quadras, o que destaca com mais intensidade a presença dessas vilas no local.

A implantação das residências caracteriza a constituição urbana das duas vilas, cada qual com ruas internas de paralelepípedos, sendo que a vila Manoel Freire se abre para um pequeno pátio, onde se tinha a presença de uma pequena capela, e a vila Manoel Dias se volta para duas travessas (Figura 3.15). Estão no nível da rua e se organizam em blocos contínuos, sendo essas características relativas ao modelo tradicional. Na vila Manoel Dias, o telhado, salvo poucas exceções, tem sua cumeeira paralela ao alinhamento da rua e apresenta platibandas. Já na vila Manoel Freire, as cumeeiras também eram paralelas ao alinhamento da rua, mas não apresentavam platibandas.

As vilas geminadas foram empreendidas segundo diferentes espaços. Aqui o modelo residencial unifamiliar também foi priorizado, como nas vilas até então analisadas nessa pesquisa. A visão do lar como espaço privado e da necessidade de uma crescente individualidade se encontram aqui presentes. Nessas vilas, porém, mais de uma espacialidade foi utilizada, tanto para solteiros e viúvos como

Figura 3.13. Vilas Manoel Freire e Manoel Dias ao sul do complexo ferroviário. Fonte: Google, 2012.

Figura 3.14. Vila Manoel Freire em laranja e Vila Manoel Dias em vermelho. 1986. Fonte: CONDEPACC, processo de tombamento 003/90. Colorações da autora.

Figura 3.15. Vila Manoel Freire em 1915. Fonte: Folheto da Construtora e Imobiliária Tropical de Piracicaba. 1995.

Figura 3.16. Habitações das vilas Manoel Dias e Manoel Freire. Fonte: CONDEPACC, processo de tombamento 003/90.

para famílias menores. Na Figura 3.16, na ordem em que os croquis de plantas aparecem, temos⁵:

Habitação 1: Apartamento de solteiro com banheiro externo comum a outros moradores;

Habitação 2: Residência para casal sem filhos, com sala, quarto, cozinha e banheiro externo comum;

Habitação 3: Casas para famílias menores, com dois quartos, sala, cozinha e banheiro externo comum;

Habitação 4: Casas para famílias médias e grandes com três quartos, sala, cozinha e banheiro externo comum;

Habitação 5: Casas para famílias médias e grandes com três quartos, sala, cozinha e banheiro externo comum, além de um espaço para comércio com entrada voltada para vias de maior circulação.

Nessas vilas podem ser observadas rupturas e continuidades com relação ao modelo tradicional e ao modelo que se implantava. A cozinha se encontra incorporada ao volume principal da casa, embora o banheiro se localize exteriormente a ela. Outras características são correlatas à absorção dos novos ideais difundidos para a habitação da classe proletária. Verifica-se a preocupação com a salubridade, com a disponibilização de ventilação e iluminação na maioria dos cômodos, embora alguns quartos ainda se apresentem como alcovas. Os fechamentos das janelas mesclavam venezianas e vidraças, que garantem iluminação e ventilação. As portas, em sua maioria de duas folhas, tinham bandeira, exceto na habitação 1. A organização de cômodos com dimensões mínimas atendia a princípios de economia. Pode-se observar a especialização funcional dos espaços representado pelo número de dormitórios suficientes para separar a família por sexo e por idade, remetendo à disseminação e à necessidade cada vez maior de privacidade. Assim, como as moradias francesas para trabalhadores no século XIX, esse espaço pode ser assim caracterizado:

“... suficientemente pequena para que nenhum ‘estranho’ possa morar e, contudo, bastante grande para que os pais possam dispor de um espaço separado dos filhos e que tenham a possibilidade de vigiá-los em suas ocupações sem serem observados na sua intimidade” (DONZELOT,

5. As habitações estão aqui representadas segundo cinco desenhos básicos, mas ocorriam muitas variações espaciais, visto que não havia um modelo específico aplicado nessas edificações. Optou-se por essas configurações por serem as mais comuns.

1986⁶ apud CORREIA, 2004, p.31).

Apesar disso, a habitação 3 apresenta um pequeno corredor que une os dois quartos, como era feito anteriormente, o que demonstra o momento de transição em que as vilas foram construídas. A habitação 5 também denuncia esse momento, já que o comércio incorporado à residência tendeu a ser paulatinamente abandonado num momento posterior. Assim como as casas de vilas de fábricas, nestas as atividades produtivas se afastaram do programa que se desenvolvia para as residências, e aos poucos os ambientes da casa começaram a ter usos mais específicos relacionados ao estar, repouso e serviço (CORREIA, 2004, p.26).

No que diz respeito à ornamentação, CORREIA (2011) comenta que o padrão que se generalizou nas vilas operárias do Brasil no final do século XIX foram casas térreas, isoladas, geminadas ou em blocos, sem ornatos, em alvenaria de tijolos, cobertas com telhas cerâmicas do tipo francesa, com portas e janelas com vidros e/ou venezianas, de programa residencial simples. Apesar da propagação de novos programas e tipologias, havia a tendência de apropriação de estilos do passado na adoção de ornatos, chamada ecletismo (CORREIA, 2011, p.12). As demais casas, apesar de simplificadas, também apresentam características de arquitetura eclética, porém simplificadas, como na Vila Manoel Freire (Figura 3.17).

Já na Vila Manoel Dias, as maiores casas são esteticamente trabalhadas com elementos decorativos feitos por frentistas. SALMONI e DEBENEDETTI (1981) fazem um estudo sobre mestres-de-obras, pedreiros, operários e, junto a eles, alguns engenheiros e arquitetos responsáveis, imigrantes, que imprimiram à cidade de São Paulo as lembranças que tinham das cidades em que moravam na Europa. Não há um estudo como esse feito para a cidade de Campinas, mas acredita-se que essas vilas e, conseqüentemente, esses elementos decorativos foram feitos em um contexto semelhante. Algumas construções possuem platibanda ornamentada com motivos diversos, que vão desde folhas e figuras geométricas a bustos (Figura 3.17). Sobre a ornamentação em edifícios fabris, CORREIA (2011) aponta:

“A noção de racionalidade que rege o mundo fabril não o impediu de se deixar contaminar pela profusão de ornatos, que constitui uma das expressões externas da arquitetura eclética. Embora geralmente despojados e econômicos – se comparados aos de construções vinculadas a outras atividades, como as de comércio e serviços, por exemplo – a indústria, em suas construções, não deixou de lançar mão de motivos do amplo repertório ornamental eclético que, além de recuperar princípios de composição (simetria, ênfase no acesso principal, etc.) e elementos da linguagem clássica (pilastras, frontões, cornijas, etc.), acrescentou às composições de fachadas uma ampla

6. DONZELOT, J. A polícia das famílias. 2. Ed. Rio de Janeiro: Graal, 1986.

gama de motivos decorativos, que incluíam compoteiras, esculturas, volutas e apliques sobre alvenaria – fazendo referências à natureza (flores, conchas, etc.) ou segundo formas geométricas” CORREIA (2011, p.15).

Na Vila Manoel Dias, as maiores casas são esteticamente trabalhadas com elementos decorativos feitos por frentistas. SALMONI e DEBENEDETTI (1981) fazem um estudo sobre mestres-de-obras, pedreiros, operários e, junto a eles, alguns engenheiros e arquitetos responsáveis, imigrantes, que imprimiram à cidade de São Paulo as lembranças que tinham das cidades em que moravam na Europa. Não há um estudo como esse feito para a cidade de Campinas, mas acredita-se que essas vilas e, conseqüentemente, esses elementos decorativos foram feitos em um contexto semelhante. Algumas construções possuem platibanda ornamentada com motivos diversos, que vão desde folhas e figuras geométricas a bustos (Figura 3.17). SAIA (1978, p.215) comenta sobre a posse de uma técnica que permitia enfeitar a fachada utilizando-a como um elemento de valorização social, advindo daí a importância do frentista, majoritariamente imigrante, no feitiço desses enfeites. Sendo assim, torna-se evidente que as construções ornamentadas na Vila Manoel Dias (Figura 3.18) abrigavam moradores de melhor condição social do que os da habitação 1 (Figura 3.19), que não apresenta ornamentação. CORREIA (2011, p.12), tratando de vilas operárias, fala que, apesar da propagação de novos programas e tipologias, havia a tendência de apropriação de estilos do passado na adoção de ornatos, chamada ecletismo. As demais casas, apesar de simplificadas, também apresentam características de arquitetura eclética, porém simplificadas, assim como na Vila Manoel Freire (Figura 3.19). As habitações de número 1, porém, não apresentam nenhuma ornamentação, como já citado (Figura 3.18). Sobre isso, CORREIA (2011) comenta que o padrão que se generalizou nas vilas operárias do Brasil no final do século XIX foram casas térreas, isoladas, geminadas ou em blocos, sem ornatos, em alvenaria de tijolos, cobertas com telhas cerâmicas do tipo francesa, com portas e janelas com vidros e/ou venezianas, de programa residencial simples:

“No seu absoluto despojamento de ornatos ou de qualquer pretensão de ordem formal, essa tipologia habitacional não é identificada com qualquer estilo ou movimento arquitetônico. É um padrão básico, que se fixou em escala nacional como decorrência de demandas de higiene, conforto e economia” (CORREIA, 2011, p.64).

Essas modificações, embora simples, apresentam significativas melhoras com relação aos modelos de habitação operária anteriores. Elas trazem ambientes claros e dotados de melhor infraestrutura, o que contribui para o conforto doméstico (CORREIA,

Figura 3.17. Capela na Vila Manoel Freire. 1987. Fonte: Coleção Aristides Pedro da Silva / Centro de Memória – UNICAMP

Figura 3.18. Vila Manoel Dias. Casa com comércio voltado para a avenida. 1986. Fonte: Coleção Aristides Pedro da Silva / Centro de Memória – UNICAMP

Figura 3.19. Casa na Vila Manoel Dias. 2011. Fonte: Acervo da autora.

2011).

No caso das vilas aqui estudadas, podemos notar a transição do modo de morar tradicional para o moderno, evidenciando o fato de que não somente as vilas ferroviárias e operárias erguidas pelas ferrovias e fábricas incorporaram essas mudanças, como também vilas construídas por iniciativa privada em Campinas. Nessas habitações operárias, tendo em vista limitações de ordem econômica, assim como nas vilas de empresa, se mostra presente noções de ordem, retidão e salubridade.

A Vila Manoel Dias conserva muito de suas características arquitetônicas originais. Após desapropriação por parte da Prefeitura, vários projetos de reutilização chegaram a ser feitos para as edificações, porém, após longo período de abandono, a Vila foi novamente ocupada. As Figuras 3.20 a 3.25 fazem uma comparação entre fotos realizadas na Vila Manoel Dias na década de 1980 e atualmente.

A Vila Manoel Freire, por sua vez, foi totalmente descaracterizada por seus atuais moradores, que demoliram a maioria das casas para reutilizar ou mesmo vender o material. As Figuras 3.26 a 3.36 mostram algumas imagens antigas da Vila Manoel Freire, algumas fotos de habitações ainda existentes em 2003 e como se encontra seu estado atual.

No caso das Vilas Manoel Dias e Manoel Freire, podemos notar a transição do modo de morar tradicional para o moderno, evidenciando o fato de que não somente as vilas ferroviárias e operárias erguidas pelas ferrovias e fábricas incorporaram essas mudanças, como também vilas construídas por iniciativa privada em Campinas. Nessas habitações, tendo em vista limitações de ordem econômica, assim como nas vilas de empresa, se mostra presente noções de ordem, retidão e salubridade. Além disso, havia em torno dessas edificações, implantadas pela ação de rentistas, um complexo ferroviário composto por diversos equipamentos e as vilas ferroviárias fazem parte desse conjunto. Junto a elas, portanto, vilas erguidas por particulares também incorporaram características do novo modelo de moradia no que diz respeito à racionalidade, economia e higiene.

Figura 3.20. Casa n. 26 na Vila Manoel Dias. Fonte: Processo de tombamento 03/90 - CONDEPACC.

Figura 3.21. Casa n. 26 na Vila Manoel Dias. 2011. Fonte: Acervo da autora.

Figura 3.22. Casa n. 63 na Vila Manoel Dias. Fonte: Processo de tombamento 03/90 - CONDEPACC.

Figura 3.23. Casa n. 63 na Vila Manoel Dias. 2011. Fonte: Acervo da autora.

Figura 3.24. Casa n. 60 na Vila Manoel Dias. Fonte: Processo de tombamento 03/90 - CONDEPACC.

Figura 3.25. Casa n. 60 na Vila Manoel Dias. 2011. Fonte: Acervo da autora.

Figura 3.26. Casas e capela na Vila Manoel Freire. 1987. Fonte: Coleção Aristides Pedro da Silva / Centro de Memória – UNICAMP.

Figura 3.27. Casas e capela na Vila Manoel Freire. 1987. Fonte: Coleção Aristides Pedro da Silva / Centro de Memória – UNICAMP.

Figura 3.28. Casas na Vila Manoel Freire e cobertura de casa da Vila Manoel Dias do outro lado do muro. 1987. Fonte: Coleção Aristides Pedro da Silva / Centro de Memória – UNICAMP.

Figura 3.29. Portal de entrada na Vila Manoel Freire. Fonte: Processo de tombamento 03/90 – CONDEPACC.

Figura 3.30. Casa na Vila Manoel Freire. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 3.31. Casa na Vila Manoel Freire. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 3.32. Casa na Vila Manoel Freire. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 3.33. Casa do português Manoel Freire na Vila Manoel Freire. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 3.34. Portal de entrada na Vila Manoel Freire em 2011. Fonte: Acervo da autora.

Figura 3.35. Visão geral da Vila Manoel Freire em 2012. Fonte: Acervo da autora.

Figura 3.36. Casas na Vila Manoel Freire em 2012. Fonte: Acervo da autora.

3.3. A vila dos ferroviários na Ponte Preta (1919)

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro, assim como outras companhias ferroviárias da época, ergueu diversas casas para seus trabalhadores, num total de 1612. Os projetos das habitações seguiam alguns padrões e eram reproduzidos ao longo das linhas e estações. Segundo relatório da Companhia Paulista, a implantação das vilas estava sempre relacionada à atividade que a empresa exercia naquela cidade. Dessa forma, os conjuntos de moradias serviram aos trabalhadores de armazéns, pontos finais de linha, pátios de manobra, entroncamentos, sedes de escritórios, etc., tendo alguns tipos básicos de implantação como solução a essas especificidades. Casas em pequenos grupos estariam localizadas ao longo das linhas próximas de chaves, bifurcações e passagens de nível, casas em grupos de três ou mais estariam próximas a pequenas estações e as vilas seriam locadas nos arredores de armazéns, oficinas e estações da Companhia.

Quanto aos modelos habitacionais implantados pela Companhia Paulista, eles eram, em sua maioria, representados por casas geminadas. Algumas características são comuns a elas, como funcionalidade, racionalidade, padronização e otimização, além de preocupações com questões sanitárias, resultantes das discussões higienistas. As dimensões da moradia, assim como os elementos decorativos e localização, variavam não apenas com o número de membros da família, mas também com o cargo que seu habitante ocupava na empresa. As habitações destinadas aos empregados com cargos mais altos eram, na sua maioria, isoladas no lote e mais ornamentadas que as moradias destinadas aos outros trabalhadores.

Nas Figuras 3.37 e 3.38, pode-se observar a existência de três casas projetadas em renque, construídas para os responsáveis pela manutenção de um trecho ferroviário em Jundiaí, interior de São Paulo. Também em renque, a Figura 3.38 representa dormitórios para os maquinistas de locomotivas elétricas que se localizavam imediatamente ao lado do depósito de máquinas. O desenho, datado de 19 de setembro de 1923, retrata cômodos de 2x4 metros de dimensão, mais o escritório, locado ao final do renque. Esse é um dos modelos reproduzidos pela companhia em diversas cidades. Já as Figuras 3.39 e 3.40 apresentam uma moradia desenhada para o guarda da estação de Valinhos, datada de 5 de maio de 1923. Nesse caso, por se tratar de um cargo mais alto, a casa é isolada no lote. Ambos os modelos tem em comum o fato de que possuem poucas dependências e são de dimensões modestas, além de apresentarem os sanitários separados do corpo da casa, quando existiam. Estes localizavam-se geralmente no fundo do lote. Além desses tipos habitacionais, a empresa se utilizou largamente de casas geminadas, como muitas outras companhias ferroviárias da época. Esse é o caso da

Figura 3.37. Vista de casa geminada idealizada pela Companhia Paulista em Jundiá. 1986. Fonte: MORAIS, 2002, p.153.

Figura 3.38. Planta baixa de casa geminada idealizada pela Companhia Paulista em Jundiá. 1986. Desenho realizado pela autora baseado em original. Fonte: Museu Ferroviário da Companhia Paulista.

Figura 3.39. Planta baixa de dormitórios para maquinistas idealizadas pela Companhia Paulista em Campinas. 1923. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figuras 3.40 e 3.41. Planta baixa e elevação de casa do guarda de estação em Valinhos idealizadas pela Companhia Paulista. 1923. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 3.42. Casa geminada para a Vila Americana idealizada pela Companhia Paulista, 1912. Desenho realizado pela autora baseado em original. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 3.41, que mostra um desenho de casas para empregados da Vila Americana, datado de 12 de abril de 1912.

Já as Figuras 3.42 a 3.44 retratam moradias erguidas para abrigar trabalhadores de cargos ainda mais altos dentro da empresa, como é o caso dos engenheiros. Aqui a unidade é isolada no lote, o que garantia mais privacidade ao funcionário e à sua família. O telhado dessas habitações possuíam águas furtadas, havia mais ornamentação nas fachadas das casas, a estrutura contava com cintas de amarração e um reforço de tijolos destacava os pilares externos. Na Figura 3.44 pode-se ver a planta de uma casa de chefe da estação, nesse caso da Vila Americana, datada de 11 de abril de 1912. Aqui o banheiro se encontra incorporado ao restante da casa e há a presença de uma sala de jantar.

As dimensões e o número de cômodos das casas, assim como a ornamentação, eram maiores e de mais qualidade quanto mais alto era o cargo que o empregado ocupava. A maior inovação que as melhores casas possuíam é a incorporação do banheiro e da cozinha ao restante da casa. Confrontando-se os modelos idealizados pela Cia. Paulista, portanto, fica claro que a hierarquização existente na estrutura de trabalho da empresa se refletia na distribuição das moradias aos empregados.

A Vila Ponte Preta, erguida pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro em 1919, ainda hoje existente e parcialmente conservada, é testemunho importante do contexto de construção de moradias operárias por parte das empresas. Foram construídas nessa vila 21 habitações unifamiliares para ferroviários, que as ocuparam mediante pagamento de aluguel. Essa era uma prática comum, pois a concessão da habitação pela Companhia Paulista era geralmente dada por meio de aluguéis simbólicos (MORAIS, 2002, p.95). No Arquivo Municipal

Figura 3.43. Habitação de três dormitórios erguida pela Companhia Paulista em Franca/SP. 1939. Fonte: Museu Ferroviário da Companhia Paulista. Fonte: MORAIS, 2002, p.154.

Figura 3.44. Casa do engenheiro residente erguida pela Companhia Paulista em Franca. 1939. Fonte: Museu Ferroviário da Companhia Paulista. Fonte: MORAIS, 2002, p.155.

Figura 3.45. Planta baixa e elevação frontal da casa de chefe da estação na Vila Americana. 1912. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

1. Cozinha
2. Quarto
3. Sala
4. Banheiro
5. Sala de Jantar
6. Dispensa

de Campinas encontram-se os desenhos relativos à construção das casas da Vila Ponte Preta, que são constituídas de modelos padrões de moradias idealizadas pela Companhia Paulista e que foram erguidas em diversos municípios. Em carta apresentada à prefeitura por ocasião da construção das referentes casas, endereçada ao então prefeito Heitor Teixeira Penteado, o engenheiro residente Plínio Moreira, empregado da Companhia Paulista, coloca:

“Tencionando a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, construir uma Vila Operária de vinte casas, para seus operários, no terreno situado entre as ruas Alvares Machado e José Paulino, nessa cidade, vem por seu Engenheiro Residente abaixo assinado, requerer a V.S. a aprovação do projeto e a autorização necessária afim de iniciar a construção da referida Vila” (Documento Arquivo Municipal, 31 de março de 1919).

No pedido de aprovação do projeto das casas da Vila Ponte Preta não estão definidos os cargos que seus habitantes ocupavam. Mas a vila ficava próxima aos armazéns de inflamáveis da Companhia Paulista, o que leva à suposição de que seus moradores trabalhavam nos armazéns (Processo de tombamento 004/04 CONDEPACC). Fazia parte da política da empresa locar a moradia do funcionário próximo ao local de trabalho, facilitando o acesso do operário e possibilitando que este trabalhasse fora de seu expediente caso necessário (MORAIS, 2002, p.81).

No caso do conjunto de casas geminadas da Vila Ponte Preta, o modelo de habitação utilizado é residencial unifamiliar. CORREIA (2004, p.52) aponta alguns significados que foram incorporados à moradia no período aqui em estudo. Um deles seria a casa vista como “santuário doméstico”. Ela afirma que a o bem-estar da vida doméstica estava ligado à noção da casa como uma “referência espacial fixa da família”. Alguns autores afirmam que essa ideia fazia parte dos dispositivos disciplinares desenvolvidos no século XIX, entre eles o fortalecimento da família, que foi reforçado pelo encerramento da mulher na vida doméstica e na importância do homem que se recolhe em sua casa na companhia da família após um dia de trabalho. Como consequência, a casa passou a ser vista como ambiente de repouso e protegida do exterior. Sobre isso, CORREIA (1998, p.110) fala:

“Trata-se de um modelo de morada que atua no sentido de converter a casa do trabalhador no lar regado, higienizado, cômodo e aprazível de uma família saudável, pacificada, moralizada e obreira. (...) A promoção do interior da casa do operário a locus privilegiado da vida extratrabalho é solidária com a reposição de energias para o trabalho e com o controle de atividades e contatos suspeitos. Essa interiorização da vida doméstica reflete, ainda, uma valorização da privacidade” (CORREIA, 1998, p. 110).

Figura 3.46. Complexo ferroviário ao norte e Vila Ponte Preta em linha tracejada vermelha a sudeste. Fonte: Google Earth 2013. Modificações da autora.

Figura 3.47. Vista aérea da Vila Ponte Preta. Fonte: Google Earth 2013.

Junto a isso, o desejo crescente de privacidade afastou vizinhos e estranhos, sendo que uma das formas utilizadas para que isso acontecesse foi a adoção da moradia unifamiliar. Por isso, projetos coletivos, como propostos no ideário de cidade jardim, acabaram por dar espaço a habitações geminadas ou isoladas no lote, soluções que alcançaram mais popularidade. Concomitantemente, o espaço residencial sofreu uma especialização na medida em que patrões e empregados passaram a se utilizar de moradias separadas. A partir de então, o espaço habitacional não mais comportou o exercício do trabalho (CORREIA, 2004, p.55).

Quanto à Vila Ponte Preta, ela foi constituída por casas denominadas nos desenhos como: “tipo nº 1”, dispostas ao sul em duas fileiras; casa “tipo nº 2”, dispostas em fileira única ao norte; e Casa do Guarda, implantada ao sul do terreno, na esquina (Figura 3.47). Exceto a Casa do Guarda, isolada no lote, todas são casas geminadas. É provável que a Casa do Guarda configure uma das formas de vigilância por parte da empresa ferroviária. Não foi encontrada, porém, referência a esse dispositivo em outras vilas ferroviárias nesse estudo. Sua planta arquitetônica não foi identificada nas pesquisas em arquivos, o que dificulta seu estudo. Porém, diante da pesquisa realizada a respeito das diferentes formas de poder que as companhias assumia, pode-se afirmar que seu morador assumia o papel de vigilante da vila.

Figura 3.48. Implantação da Vila Ponte Preta. 1919. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 3.49. Radburn. 1929. Fonte: STEIN, 1951.

Quanto ao desenho de implantação (Figura 3.47), nota-se a presença de alguns elementos urbanísticos que atestam o modo de vida da época. À esquerda da vila há uma indicação que diz “embarcadouro de gado”, ao lado de um córrego, hoje canalizado. Há também o desenho da linha do bonde, que se deslocava em frente ao conjunto. Duas de suas direções indicam “cidade”, enquanto uma delas indica “fundão”, provavelmente em alusão ao lado menos habitado da ferrovia. Também no lado direito, acima, há a caixa d’água, que dá nome à rua. A Vila hoje apresenta a mesma configuração e todas as habitações ainda presentes, apesar do entorno ter sido radicalmente modificado com a intensa urbanização (Figuras 3.45 e 3.46). A rua interna, característica de muitas vilas, atualmente permite acesso somente aos moradores.

Os lotes em que se localizam as casas geminadas da Vila Ponte Preta, por sua vez, são regulares, com o predomínio do arruamento retilíneo, sendo essa a proposta urbanística mais frequente com relação à maioria das vilas desse período. REIS FILHO (1987, p.58) fala de conjuntos de habitação popular formados por fileiras de casas pequenas, “edificadas ao longo de um terreno mais profundo, abrindo para pátio ou corredor, com feição de ruela”, sendo essa uma forma especial de implantação.

Ruas internas foram pensadas em outras situações na idealização de moradias, como nos desenhos de Clarence Stein e Henry Wright. Radburn é um de seus projetos mais significativos e propõe a criação de ruas internas aos conjuntos, com hierarquização bem marcada para veículos e pedestres. Mesmo as casas são pensadas de modo que a mãe possa ver seus filhos nessas ruelas diretamente pela janela da cozinha. Muitas vilas foram posteriormente pensadas de maneira que as famílias pudessem ter o mesmo tipo de experiência.

Com relação às casas da Vila Ponte Preta, todas as edificações atendem a princípios comuns, ou seja, são implantadas no centro do lote e afastadas do alinhamento frontal, cujo isolamento lateral se faz por paredes de alvenaria e na fachada frontal por grades metálicas com 1,30m de altura. Aqui pode-se observar novamente uma separação no que diz respeito ao espaço habitacional. Junto às ideias de fortalecimento da família, disseminou-se a noção de que o interior da

Figura 3.50. Elevação do portão de casas da Vila Ponte Preta. 1919. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

casa era seguro e confortável, “lugar de aconchego e amores honestos”, em contraponto ao exterior, retratado como perigoso (CORREIA, 2004, p.52). Pouco a pouco alguns elementos foram inseridos nesse sentido no espaço da casa, como a vegetação, que dificultava olhares curiosos para o interior da casa, garantindo maior privacidade.

Os dois modelos de casas diferem basicamente quanto ao número de dormitórios (Figuras 3.50 e 3.51). A separação dos moradores em diversos cômodos segundo sexo e condição acompanha o crescente desejo por individualidade e privacidade. Consequentemente, também aqui se verifica uma segmentação e especialização dos ambientes conforme pais e filhos dormem em locais separados (CORREIA, 2004, p.55):

“Pensa-se a casa do trabalhador como um lugar capaz de abrigar uma família extensa num espaço limitado (...). A área das salas tende a ser reduzida em proveito dos espaços reservados aos pais e aos filhos, promovendo-se maior privacidade entre pessoas de diferentes sexos e idade. (...) Concebe-se uma habitação de baixo custo, ... suficientemente pequena para que nenhum ‘estranho’ possa morar e, contudo, bastante grande para que os pais possam dispor de um espaço separado dos filhos e que tenham a possibilidade de vigiá-los em suas ocupações sem serem observados na sua intimidade” (CORREIA, 2004, p.31).

Os quartos, nos exemplares da Vila Ponte Preta, se localizam na frente da casa e, no modelo 1, os dormitórios da frente se conectam (Figura 3.50). Essa era uma prática comum no modelo habitacional tradicional, que mudou pouco a pouco também com a disseminação do gosto pela privacidade.

Os recuos frontal e lateral são representativos do modelo modernizador que se implantava, contrário às residências do modelo tradicional que ocupavam os limites laterais e frontais do terreno. Os recuos permitem, dessa forma, melhor ventilação e iluminação dos cômodos, atendendo assim aos preceitos de higiene difundidos no período estudado. Segundo CORREIA (2004, p.28), referindo-se à reforma da moradia operária ocorrida no Brasil a partir das últimas décadas do século XIX:

“As alterações na planta e no programa das casas dirigem-se no sentido de compatibilizá-las com os preceitos de salubridade e com a busca de privacidade. De um modo geral, a planta e o programa tendem a se alterar pela criação de áreas internas, recuos laterais e jardins, que permitam a abertura de janelas nos diversos cômodos e que separem a casa da rua e dos vizinhos” (CORREIA, 2004, p.28).

A entrada das casas na Vila Ponte Preta se faz por uma porta lateral antecedida de quatro degraus, necessários para se vencer a altura

Figura 3.53. Elevação de casas na Vila Ponte Preta em Campinas. 1919. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 3.54. Corte AB de casas na Vila Ponte Preta em Campinas. 1919. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

do porão de 60cm de altura (Figura 3.52). Assim como a adoção dos recuos, esse dispositivo representa outra alteração importante no que diz respeito à adoção de um novo modelo. Os porões eram utilizados como um recurso para afastar o piso do solo, combatendo a umidade, além de proteger o interior da casa das vistas de quem passa pela rua (CORREIA, 2004).

"As primeiras casas de porão alto surgiram ainda na primeira metade do século XIX, quando a implantação era no alinhamento da rua e a disposição tradicional de loja no térreo e residência nos pavimentos superiores começava a ser modificada, diante da tendência à separação entre moradia e local de trabalho. Simultaneamente ao afastamento das casas da rua, houve uma tendência à redução da altura e depois à eliminação dos porões" (CORREIA, 2004, p.28).

Faz parte da noção de conforto doméstico, além do atendimento às leis higienistas, a construção dos sanitários ligados à rede de água e esgoto da cidade. Na Vila Ponte Preta, eles estão localizados

originalmente ao final de cada lote, em conjunto de quatro (Figuras 3.54 a 3.57). Apesar da cozinha, nesse caso, já estar incorporada ao volume principal da casa, a localização dos banheiros é uma das características remanescentes do modelo tradicional de habitação. No projeto, junto a cada sanitário há uma lavanderia, que se aproveita da mesma parede e da mesma cobertura. Colocar esses pontos próximos tinha como motivo economizar material, solução inovadora para a época, resultado da racionalização e funcionalidade que esses projetos procuravam.

A incorporação da cozinha ao corpo da casa é uma das mudanças mais importantes desenvolvidas ao longo do século XIX e XX. LEMOS (1978), justifica a interiorização da cozinha por motivos básicos. Entre eles estão o frio intenso nas serras paulistas em volta da Capital, a chuva constante num país que sempre manteve alto índice pluviométrico, a falta de agasalhos dos pobres, o costume indígena do fogo aceso ao lado da rede de dormir e a superposição das funções estar e trabalho doméstico, comum nas habitações populares. No “tipo 1” de habitação pode-se observar a presença de uma pia na cozinha (Figura 3.50), outra novidade trazida com a implantação da rede de água e esgoto.

Figura 3.55. Planta de instalações sanitárias da Vila Ponte Preta. 1919. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 3.56. Elevação frontal de instalações sanitárias da Vila Ponte Preta. 1919. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 3.57. Elevação lateral de instalações sanitárias da Vila Ponte Preta, 1919. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Figura 3.58. Corte AB de instalações sanitárias da Vila Ponte Preta, 1919. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

Outra característica, relacionada às questões sanitárias e ao modelo modernizador que se intencionava implantar é a ventilação. Todos os cômodos têm janelas e na moradia de “tipo 2” há preocupação em se deixar a abertura voltada para a casa vizinha apenas na sala, guardando a privacidade dos quartos. O pé-direito alto, nesse caso de 3,50m, era um dos recursos utilizados na época que também permitia melhor ventilação.

As esquadrias, que podem ser observadas nas Figuras 3.52 e 3.53 no desenho da fachada principal e no corte, também apontam para inovações trazidas com o movimento higienista. A bandeira envidraçada permitia maior iluminação mesmo com as portas fechadas, assim como a janela em ghilhotina com vidro, preservando a casa fechada mesmo com as folhas em madeira abertas. Quando fechadas, as venezianas exteriores permitem ventilação constante. A criação de aberturas para o exterior estava associada à ideia da luz como fonte de saúde e de efeitos morais e era elemento primordial numa casa que atendesse a princípios de higiene (CORREIA, 2004):

“ De um relance se notam, em uma casa bem iluminada, todas as imundícies que em casas escuras escapariam à vista dos visitantes; obriga por conseguinte indiretamente os moradores a maior limpeza, à ordem e à decência. É fora de dúvida que exerce a luz uma ação muito sensível sobre o espírito. Quem não terá já notado que se está muito mais bem disposto em dias de sol do que em dias escuros, de céu

encoberto?" (JANNUZZI, 1909, p.28⁷ apud CORREIA, 2004, p.29).

É interessante notar o momento de transição em que essas residências se encontravam. SAIA (1978, p.191) chama a atenção para o fato de que até a instalação das ferrovias, as plantas das residências ainda não se utilizavam do partido de um corredor de distribuição, sendo que esse dispositivo surge somente mais tarde. Podemos observar nas plantas aqui apresentadas como a herança da casa tradicional ainda se fazia presente no espaço interno das residências pensadas no final do século XIX e início do século XX, sendo paulatinamente substituída por outra maneira de organizar o espaço. O vidro e a grade de ferro são materiais que começaram a ser introduzidos a partir de então, assim como a solução de guilhotina para as janelas e da bandeira para as portas, dentre outros (SAIA, 1978, p.197).

A ornamentação das moradias é um dos elementos que atestam a qualidade da residência e importância do morador para a empresa. Segundo CORREIA (2011, p.12), as fachadas de moradias, fábricas e outros prédios surgem repletos de ornatos como uma das expressões do ecletismo. Essa arquitetura se apresenta tipicamente fabril e se fundamenta em noções de economia, eficiência, utilidade e funcionalidade, além de ter encontrado também expressão nos ornatos. Nas vilas ferroviárias, quanto mais elaborados e em maior quantidade, mais alta era a posição que aquele empregado ocupava na hierarquia da companhia. A Companhia Paulista, porém, não adotou nos seus modelos muita ornamentação, provavelmente por motivos econômicos. Os ornamentos das casas da Vila Ponte Preta, de inspiração eclética, são simplificados, e condizem com o cargo que seus moradores ocupavam

Figura 3.59. Casa do guarda na Vila Ponte Preta. 2012. Fonte: Acervo da autora.

7. JANNUZZI, A. Pelo povo. In: CONGRESSO MÉDICO LATINOAMERICANO, 4., 1909, Rio de Janeiro. Monographia sobre as casas operárias. Rio de Janeiro: Ty. Do Jornal do Commercio, 1909.

Figura 3.60. Casas da Vila Ponte Preta. 1986. Fonte: Museu Ferroviário da Companhia Paulista.

Figura 3.61. Casas da Vila Ponte Preta. 1986. Fonte: Museu Ferroviário da Companhia Paulista.

na hierarquia da empresa.

Ao longo dos anos, as casas da Vila Ponte Preta sofreram diversas modificações, principalmente no que diz respeito às esquadrias e à incorporação dos sanitários ao corpo da casa, além de alguns acréscimos de área construída. Muitas de suas características originais, assim como diversas modificações, podem ser notadas nas Figuras 3.59 e 3.60. A ornamentação e a disposição das aberturas são as mesmas. A necessidade de uma cobertura para abrigar veículos, por sua vez, foi o principal motivo de descaracterização das fachadas. Nas Figuras 3.61 e 3.62, de casas vizinhas, pode-se observar um exemplar totalmente descaracterizado pela mudança de uso, e outro de fachada preservada, mas sem o gradil metálico original. De modo geral, com relação aos principais elementos e volumetria, o conjunto se mantém pouco alterado, assim como a Casa do Guarda.

Em 2004 foi aberto o processo de tombamento da vila junto ao CONDEPACC – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas. A intenção do órgão é estabelecer parâmetros de conservação e manutenção das casas, mantendo suas características sem intenção de refazer o perfil da população local, formada por ferroviários aposentados e famílias descendentes de pessoas que trabalhavam na ferrovia.

A maioria das casas ainda pertence a famílias de ferroviários. Apesar disso garantir parte da conservação do conjunto, muito das características originais das edificações se perderam com o tempo, na sua maior parte a fim de atender necessidades antes inexistentes, como garagem ou mais segurança.

Figura 3.62. Casa na Vila Ponte Preta. 2012. Fonte: Acervo da autora.

Figura 3.63. Casa na Vila Ponte Preta. 2012. Fonte: Acervo da autora.

Figura 3.64. Reforma em casa na Vila Ponte Preta. 2012. Fonte: Acervo da autora.

Figura 3.65. Esquadria retirada de casa na Vila Ponte Preta. 2012. Fonte: Acervo da autora.

A vila Ponte Preta, erguida pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro, possui particularidades e similaridades com outras vilas ferroviárias construídas. O principal a ser destacado é a necessidade por parte dos empregadores de fixar seus funcionários nas proximidades do local de trabalho. Isso reforça o fato das companhias terem destinado parte de seus recursos para a construção de unidades habitacionais próximas fisicamente da ferrovia, viabilizando sua constante manutenção. Havia em torno das estações um complexo sistema ferroviário, composto por diversas edificações correlatas à ferrovia. Dentre elas estão as Vilas Ferroviárias, que abrigavam trabalhadores e suas famílias, com necessidades diversas como lazer, consumo e educação. Isso contribuiu para a urbanização de novas áreas em muitas cidades em que a ferrovia foi implantada, como o exemplo aqui estudado.

Do ponto de vista arquitetônico, o desenho dos modelos de Vilas Ferroviárias adotados pela Companhia Paulista se baseou nas discussões e realizações da época, como as preocupações relacionadas ao sanitismo. Havia claro interesse na construção de moradias salubres para que o trabalhador fosse mais produtivo. Por terem desenvolvido soluções a essas questões, a implantação das vilas ferroviárias junto aos complexos ferroviários levou a diversas cidades novos modos de morar, influenciando habitações no interior do estado.

No caso da Vila Ponte Preta, podemos notar a transição do modo de morar tradicional para o moderno, evidenciando o fato de que as vilas ferroviárias erguidas pela Companhia Paulista incorporaram essas mudanças. Nessas habitações, com limitações de ordem econômica, se mostra presente uma preocupação com ordem, disciplina, retidão e salubridade. Pode-se concluir que essas edificações atendem na sua maioria aos anseios dos novos padrões que se implantavam, tanto higienistas quanto de ordem e moral.

3.4. Vila Rizza (entre 1900 e 1920)

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, por sua vez, construiu um total de 745 casas. Os investimentos dessa empresa em moradias operárias não são significativos se comparados aos de outras companhias ferroviárias paulistas. Dentre suas causas, pode-se destacar as dificuldades financeiras que a empresa enfrentou devido à sua dependência da Companhia Paulista e da Sorocabana, que monopolizavam as cargas transportadas pela empresa com destino ao porto de Santos. Mas a Companhia Mogiana instalou em Campinas grande parte de suas atividades, como escritórios, escolas de aprendizes e oficina de locomotivas (MORAIS, 2002, p.167).

Inaugurada em 1872, a estação da Mogiana funcionou junto à estação da Paulista até 1893, quando construiu o Pátio da Guanabara, com treze linhas, em bairro com o mesmo nome. Diferentemente da Companhia Paulista, a Companhia Mogiana adotou diversos modelos habitacionais em seus projetos. A diversidade de modelos é expressiva, onde predominam as moradias isoladas, sem padronização, com número variado de metragem quadrada e estilo arquitetônico. O número de casas geminadas é reduzido no conjunto total, somando apenas catorze moradias desse tipo. Alguns desses modelos possuem telhados de duas águas de desenhos simplificados, próximos aos desenvolvidos pela Companhia Paulista. Outros exemplares foram dotados de platibandas

Figura 3.66. Habitações erguidas pela Companhia Mogiana em Campinas. 1986. Fonte: MORAIS, 2002, p.169.

que se destacavam no aspecto formal e na inovação de alguns recursos, sendo esse um dos elementos modernizadores que se utilizava na época, com a função de esconder a cobertura (MORAIS, 2002, p.169).

Junto à área em que se localiza a Estação da Paulista, havia um conjunto de casas erguidas pela Companhia Mogiana de Estradas de Ferro. Não se sabe a data exata de construção dessas edificações, mas o primeiro quartel do século XX é o período mais provável (BERTUCCELLI, A. et al., 2008). Como citado, era prática comum por parte das companhias ferroviárias locarem seus funcionários próximos ao local de trabalho, caso fosse necessário solicitá-los fora do expediente. Assim, fixava o ferroviário naquele local mediante pagamento de aluguel. Além disso, o patrimônio da empresa crescia com a valorização dos imóveis, o que configura uma incipiente especulação imobiliária. A mão-de-obra que habitava as proximidades do complexo ferroviário era chamada

“trabalhadores de emergência” e poderia ser solicitada a qualquer momento pela empresa.

A Vila Rizza foi implantada nesse contexto e abrigava 17 unidades habitacionais, sendo doze dessas habitações Casas de Turma,

Figura 3.67. Planta de Implantação da Vila Rizza. Fonte: CONDEPACC – Processo nº06/04.

Figura 3.68. Plantas baixas das casas da Vila Rizza. Fonte: CONDE-PACC – Processo nº06/04.

uma Casa de Mestre de Linha, duas Casas de Mestre de Oficina, uma Casa do Chefe da Rizza e uma Casa do Instrutor de Máquinas (Figura 3.66).

As moradias foram empreendidas segundo cinco modelos (Figura 3.67). Como nos outros exemplares aqui analisados, priorizou-se o modelo residencial unifamiliar nesse conjunto. As Casas de Mestre de Oficina, Casas de Turma e Casa de Mestre de Linha estavam implantadas ao longo da Rua Pereira e da Rua Dr. Mascarenhas, próximas ao Depósito de Óleo do Tráfego e correspondem aos modelos 2, 3 e 4. As Casas de Turma não possuíam banheiros e havia um bloco externo de sanitários coletivos, representado no desenho 1 (Figura 3.67). O sanitário separado do corpo principal da casa constitui uma das características herdadas pela moradia tradicional. Como as Casas de Turma eram em maior número e destinadas a ferroviários de cargos mais baixos, buscou-se economizar com a criação de um bloco de sanitários coletivo. A Casa do Instrutor de Máquinas e a Casa do Chefe da Rizza foram implantadas entre as linhas férreas, ao lado do Depósito do Almoxarifado, e correspondem aos modelos 5 e 6 (Figura 3.67). O Chefe da Rizza era responsável pelo posto telegráfico denominado Rizza que existia ali anteriormente, dando nome à Vila implantada.

Analisando-se a organização espacial dessas casas, podem ser observadas rupturas e continuidades entre o modelo que se implantava nesse momento e o modelo tradicional de estrutura colonial que era utilizado no momento histórico anterior. A cozinha e o banheiro que, nos modelos 2, 4 e 6 (Figura 3.67) ainda não se apresentam completamente incorporados ao volume principal da casa, a altura no nível da rua, a organização em blocos contínuos e o telhado com cumeeira paralela ao alinhamento da rua constituem uma continuidade com relação ao modelo tradicional. Por outro lado, outras características indicam a absorção dos novos ideais difundidos para a habitação operária. Verifica-se a preocupação com salubridade pela disponibilidade de ventilação e iluminação em todos os cômodos, além da presença do porão.

REIS FILHO (1987, p.40) fala de uma nova implantação das residências, próxima da rua, que caracteriza uma transição entre velhos sobrados e casas térreas. Isso se tornou possível devido ao porão mais ou menos elevado, cuja presença é denunciada por óculos (Figura 3.68) ou seteiras com gradis de ferro. O desnível criado entre o plano de piso da residência e o plano do passeio fazia surgir uma pequena escada na porta de entrada (Figura 3.69), caso também das moradias aqui apresentadas.

As esquadrias apresentavam venezianas e vidraças, o que

Figura 3.69. Óculo em residência da Vila Rizza em Campinas. 2012. Fonte: Acervo da autora.

Figura 3.70. Porta de entrada em residência da Vila Rizza em Campinas. 2012. Fonte: Acervo da autora.

também caracteriza o cuidado com as questões higienistas levantadas na época. A organização dos cômodos buscava o máximo de economia no material construtivo. A simplicidade das construções, tanto nas dimensões mínimas quanto na pouca ornamentação das fachadas e na construção em série caracterizam essa noção de economia. Segundo CORREIA (1998, p.100), referindo-se a moradias criadas por fábricas, “para o núcleo fabril, buscava-se transpor os princípios de racionalidade e economia que norteiam as plantas fabris, pensadas nos mínimos detalhes para favorecer a produtividade”. Também nas vilas operárias a racionalidade e a economia se encontram presentes, correlatas ao processo industrial em desenvolvimento, na concepção dos espaços e na hierarquização das habitações.

A energia elétrica e o sistema de saneamento, mesmo incipiente no início do século XX, tornou possível, além da incorporação de sanitários e cozinha ao corpo da casa, o abandono completo do escravo, anteriormente responsável por essas funções⁸. Portanto, a criação de um novo habitat dependeu devido aos novos ideais trazidos pelo século XIX e ao desenvolvimento da nova infraestrutura urbana (REIS FILHO, 1987, p.43). A nova maneira de morar chegou até o trabalhador por meio das vilas operárias, com a introdução de hábitos de higiene, organização de seu tempo livre e de uma nova socialibilidade, configurando a formulação espacial da casa de acordo com os interesses dos empregadores (CORREIA, 2004).

Pode-se observar também nessas residências a especialização funcional dos espaços. Como citado anteriormente, a divisão da família conforme sexo e idade está intimamente relacionada com o controle de seus contatos e trocas afetivas. Encontra-se aqui o tema da boa repartição dos corpos no espaço da moradia. Os modelos

8. Sobre a importância do escravo na manutenção das casas, Lúcio Costa fala: “A máquina brasileira de morar, ao tempo da colônia e do império, dependia dessa mistura de coisa, de bicho e de gente, que era o escravo. Se os casarões remanescentes do tempo antigo parecem inabitáveis devido ao desconforto, é porque o negro está ausente. (...) O negro era esgoto, era água corrente no quarto, quente e fria; era interruptor de luz e botão de campainha; o negro tapava goteira e subia vidraçaria pesada; era lavador automático, abanava que nem ventilador” (LEMOS, 1978, p. 111).

5 e 6 (Figura 3.67), por disporem de mais dormitórios, representam claramente essa especialização funcional, caracterizada também pelas residências destinadas segundo a hierarquia dos trabalhadores das ferrovias. Na maioria das vezes, os funcionários com cargos inferiores recebiam casas dispostas em longas filas, geminadas ou agrupadas, como é o caso das Casas de Turma da Vila Rizza. Aos funcionários de cargos mais elevados eram destinadas moradias dispostas em meio a jardins, locadas em pontos estratégicos que permitissem o controle da vila. As Casas de Mestre de Oficina, Casa do Chefe da Rizza e a Casa do Instrutor de Máquinas, cargos mais elevados dentro da companhia ferroviária, são exemplos disso na Vila Rizza.

Duas construções restantes de todo o conjunto, referentes a Casas de Turma (Figura 3.70), nos permitem fazer algumas considerações sobre o processo construtivo e os materiais utilizados nessas edificações. Ambas são revestidas em tijolo aparente, material amplamente difundido ao longo do século XIX, empregado inicialmente nas fábricas, pavilhões, galpões e estações de trem, e posteriormente em moradias operárias erguidas nas suas imediações. É provável que a Companhia Mogiana tenha tido a intenção de se utilizar desse material para prestar unicidade ao complexo, visto que as outras edificações ferroviárias também são revestidas de tijolos. Segundo CORREIA (2011, p.26), referindo-se a vilas criadas por fábricas, pode-se reconhecer um cenário que remete claramente ao mundo industrial a partir da década de 1880 no Brasil, que adotam tipologias específicas e empregam novas linguagens, como na estética fabril influenciada por modelos europeus e americanos. O estado de São Paulo, por exemplo, utilizou-se amplamente do uso de tijolos aparentes em prédios fabris (CORREIA,

Figura 3.71. Exemplos remanescentes da Vila Rizza em Campinas. 2012. Fonte: Acervo da autora.

Figura 3.72. Estação da Cia. Paulista no complexo ferroviário de Campinas. 2011. Fonte: Acervo da autora.

2011, p.26).

SAIA (1978, p.215), por sua vez, aponta que a técnica de taipa de pilão, que anteriormente era utilizada na arquitetura do café, foi abandonada em benefício do tijolo, da telha francesa, do ferro e do concreto armado, sendo essa uma grande oportunidade da classe dominante paulista de se utilizar de uma técnica que permite fazer do enfeite um elemento de valorização social. A adoção do processo construtivo da alvenaria de tijolo, por sua vez, facilitou a existência de projetos livres de algumas das soluções da casa tradicional, sendo utilizado inclusive em unidades habitacionais para a habitação dos colonos nas fazendas de café (SAIA, 1978, p.212). Essa técnica construtiva facilitou a adoção de novos hábitos e de novas maneiras de organização do espaço residencial.

Figura 3.73. (esq.) Brickwork no entablamento de casas da Vila Rizza. 2012. Fonte: Acervo da autora.

Figura 3.74. Frontão e óculo de casa da Vila Rizza. 2012. Fonte: Acervo da autora.

consiste na fixação do material disposto de modo a criar desenhos em relevo (Figura 3.72). Nota-se ainda o uso de ornamentos relacionados com a linguagem clássica, como frontão, óculo, cornija e cercaduras. Na maioria das vilas operárias, a presença de ornatos é um dos indicativos da posição do morador na hierarquia da empresa. Não foram encontrados, porém, registros das habitações destinadas aos funcionários de cargos mais altos para que essa comparação pudesse ser feita.

No Brasil, a partir da década de 1940, iniciou-se um processo de decadência do transporte ferroviário. Outros meios de transporte começaram a se expandir, as formas de armazenamento e de transporte de mercadorias evoluíram e o processo de desmonte dessa infraestrutura retirou parte da função e do sentido dos complexos ferroviários. Essas áreas passaram a ser vistas, em muitos contextos e ocasiões, negativamente, como grandes espaços vazios e deteriorados e muitas estações foram abandonadas. O vasto patrimônio ferroviário que o Brasil possui, hoje defasado, está lentamente desaparecendo e não há um estudo patrimonial completo que registre todo esse acervo.

O processo de tombamento da Vila Rizza (número 06/04), por sua vez, chegou a ser iniciado junto ao CONDEPACC – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas, mas foi arquivado. Quase todo o conjunto foi demolido a 13 de abril de 2007 sem seu devido levantamento. Foram conservadas apenas duas de suas construções, levantadas e expostas aqui pela autora, que futuramente vão abrigar o chamado “Museu do Trem”. A área em que se localizava a Vila Rizza, somada a áreas vizinhas, deu lugar ao Terminal Multimodal Ramos de Azevedo, a nova rodoviária. Esse terminal faz parte de um projeto que prevê a criação do Corredor Metropolitano Noroeste como novo eixo de desenvolvimento regional.

Figuras 3.75 e 3.76. Vila Rizza em 2005, em um momento anterior à demolição e a nova rodoviária em 2013. Fonte: Google Earth.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As Vilas Ferroviárias determinaram o surgimento e o desenvolvimento de muitas cidades paulistas e por isso tiveram grande importância no processo de formação do estado de São Paulo. Muitos desses núcleos, desenvolvidos de estações ou vilas ferroviárias, se tornaram prósperas cidades, enquanto outros, que acabaram por ficar distantes das linhas ferroviárias, tiveram seu desenvolvimento estagnado e se tornaram pequenos vilarejos.

O complexo ferroviário do qual faziam parte as estações era composto por diversas edificações necessárias ao funcionamento da ferrovia. As vilas ferroviárias, que abrigavam trabalhadores próximos aos seus locais de trabalho, encontram-se entre essas edificações e tiveram papel fundamental na urbanização de áreas muitas vezes desabitadas.

A economia cafeeira, para que se desenvolvesse, demandou investimentos no setor ferroviário e a construção de vilas foi uma das soluções adotadas nesse sentido. As companhias ferroviárias operavam de uma forma que demandava a presença de seus empregados nas proximidades do local de trabalho. A necessidade de mão-de-obra disponível para a construção e manutenção da ferrovia, juntamente aos frágeis meios de transporte existentes na época, fazem parte das principais razões para a construção de vilas próximas às linhas e equipamentos ferroviários.

Os complexos ferroviários de maior movimento eram aqueles localizados em áreas de grande confluência econômica. No interior do estado, a expansão da cultura cafeeira junto à expansão ferroviária estão intimamente ligadas ao crescimento urbano. Muitas cidades dividem com as datas de inauguração da estação de trem a data de fundação da cidade. Mesmo em cidades já existentes, a ferrovia muitas vezes alavancou seu desenvolvimento, aumentando o número de habitantes, mercadorias e aprimorando a infraestrutura urbana.

Foi também o grave problema de falta de habitação do início do século XX, agravado cada vez mais pelo crescimento urbano do período, que levou as companhias ferroviárias a construir casas para seus funcionários. Fazia-se presente cada vez mais a preocupação com o cotidiano das classes trabalhadoras por parte das empresas como forma de incremento da produção, e a construção de habitações faz parte desse cenário. Esses conjuntos de moradias, por sua vez, eram localizados de acordo com a atividade exercida pela empresa naquela cidade. Sendo assim, havia vilas próximas a armazéns, pontos finais de linha, pátios de manobra, entroncamento ferroviários, escritórios, entre outras atividades importantes às companhias. Seguindo muitas vezes modelos pré-estabelecidos por uma comissão de engenharia, pode-se destacar três soluções básicas adotadas pelas empresas ferroviárias na

implantação de seus núcleos habitacionais (MORAIS, 2002, p.214):

- As vilas de fato, sempre nas proximidades dos barracões, armazéns, oficinas ou estações das Companhias;
- As casas em grupos de três ou mais, implantadas nas esplanadas das pequenas estações;
- As casas em pequenos grupos, localizadas ao longo das linhas, próximas das chaves, bifurcações, passagens de nível.

Em todas as formas de implantação que seguiam as atividades da empresa naquele local, o objetivo principal era manter próximo o funcionário, o que possibilitava sua total disponibilidade, garantindo desta forma a realização de tarefas essenciais ao funcionamento da malha ferroviária. Porém, considerando os custos e o capital investido nesse empreendimento, os projetos das vilas ferroviárias preocupavam-se com a racionalização do espaço e o aproveitamento de material, o que trouxe como resultado modelos geminados ou em renque. A adoção desses modelos, resultantes também da discussão higienista, e de novas técnicas construtivas, demonstram os processos de pesquisa e o avanço tecnológico por parte das empresas. As soluções adotadas em cada conjunto de vilas ferroviárias, adequadas ao local em que foram implantadas, demonstram a preocupação das companhias em aplicar modelos que respondessem a diversas necessidades e questões levantadas na época.

Pode-se dizer que a proximidade do conjunto de casas dos locais de trabalho seria não apenas uma forma de controle sobre os empregados, mas teria como razão também o transporte precário da época, tornando a proximidade física do trabalhador um fato determinante para a construção e o funcionamento da ferrovia. Da mesma forma, os depoimentos de ferroviários demonstram, apesar do histórico de greves e reivindicações, o orgulho que o empregado sentia em fazer parte daquela profissão. Isso pode ser exemplificado pelo fato de que a profissão de ferroviário muitas vezes era adotada por mais de uma geração em uma mesma família. Muito sobre as vilas é citado nessas falas e frequentemente a ambiência de uma comunidade é mostrada. As famílias moravam muitos anos na mesma casa, em muitos casos a moradia era passada de pai para filho. Faz parte da construção da identidade do ferroviário, portanto, as casas construídas para eles durante esse período.

Em muitas cidades do estado de São Paulo as companhias ferroviárias, em busca de terras mais baratas, edificaram seus núcleos, oficinas ou armazéns adjacentes à linha férrea, longe da malha urbana já consolidada das cidades. No caso de Campinas, as linhas férreas

determinaram por alguns anos o limite urbano. Algumas vilas, porém, foram construídas além desse limite, ao sul, incluindo vilas ferroviárias da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e da Companhia Mogiana. Junto a esses conjuntos foram também erguidas vilas por iniciativa privada, formando um quadro heterogêneo de construções habitacionais na região do complexo ferroviário campineiro. O desenvolvimento que veio com a industrialização, a formação de um mercado interno fortalecido com a imigração, somados às tradicionais funções comercial e financeira de Campinas, foi estabelecido paralelamente à centralidade provocada pelos eixos ferroviários ali instalados. A antiga função de entrocamento que o município possuía foi então potencializada, caracterizando seu núcleo urbano como um importante centro ferroviário.

As vilas aqui estudadas estão inseridas nesse contexto e são parte constituinte desse complexo ferroviário, além de terem influência no processo de formação econômica e urbana da cidade. Optamos por retratar, de forma mais detalhada, o caso de Campinas, onde a presença da ferrovia foi marcante para a constituição do traçado urbano da cidade e buscamos ressaltar a importância desses conjuntos na constituição do primeiro bairro operário da cidade.

Frequentemente a Vila Industrial é colocada como o “lado de lá” da cidade, numa alusão ao fato de que esse bairro ocupou a área do lado oposto ao centro, para além das linhas férreas. Essa área recebeu muitas construções insalubres em um momento anterior à construção das casas, o que influenciou o caráter de terras distantes e baratas do local. A localização desses equipamentos, portanto, se deve mais à distância física imposta pelas medidas higienistas do que ao descaso da administração pública, já que os conjuntos de moradias foram implantados na área apenas posteriormente às construções consideradas insalubres. O valor das terras que ali se encontravam eram mais baixos, o que favoreceu a implantação desses conjuntos de moradias, além da já citada proximidade do local de trabalho. Chama a atenção o destaque que a Vila Industrial teve no Plano estabelecido por Prestes Maia, assim como a presença desse bairro nos relatórios municipais da época, em que eram frequentemente apontados problemas como a insuficiente rede de água e esgoto e o que vinha sendo feito a respeito no local.

As vilas ferroviárias foram pensadas considerando-se o ideário sanitário constituído na época. Foram construídas basicamente por iniciativa privada ou por empresas. Segundo CORREIA (1998, p.10), as mais diversas experiências foram feitas: conjuntos construídos por empresas imobiliárias para aluguel ou venda a proletários urbanos, por empresas ferroviárias para seus funcionários, por indústrias, minas, frigoríficos e usinas para seus operários, técnicos e administradores e pelo Estado. Além de serem estabelecidos novos modelos de moradia,

essas construções supriam a falta de habitações adequadas em um momento de intensa urbanização.

Nessa pesquisa foram estudados exemplares que fizessem parte de diferentes fases no que diz respeito a novos modos de morar. Sendo assim, a vila da Venda Grande abriga casas em renque com ventilação e iluminação que condizem mais com o período anterior ao movimento higienista. Esse conjunto se mostra claramente como uma transição entre as características que as casas tinham anteriormente à construção de vilas como a Vila da Ponte Preta. Além disso, a vila da Venda Grande foi construída por particulares e parcialmente vendida para a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, o que mostra a versatilidade do processo de construção e aquisição de residências por parte da ferrovia.

Já as vilas Manoel Dias e Manoel Freire, também erguidas por particulares, são construções que atestam a influência da discussão higienista da época na adoção de soluções de moradia. Seus conjuntos apresentam ampla gama de modelos, que vai desde a residência de uso misto, até casas para solteiros e famílias grandes ou pequenas. Sua conformação de vila geminada sugere uma intimidade e uma vigilância por parte dos próprios moradores, o que faz esses conjuntos distintos da grande maioria.

A vila Ponte Preta, junto à vila Rizza, são exemplos de vilas idealizadas pelas companhias ferroviárias. Seus edifícios condizem com modelos adotados pelas duas companhias. As moradias atendem a preceitos de higiene, com ventilação e iluminação adequada. A vila Ponte Preta abrigava trabalhadores de armazéns locados próximos a ela. Já a Vila Rizza foi implantada próxima à estação e era formada por diferentes tipos de habitações, destinadas a diferentes cargos da companhia.

Apesar da importância desses conjuntos de moradia, muitas vezes sua existência se encontra ameaçada. A proposta de implantação do TAV Rio de Janeiro-São Paulo-Campinas, por exemplo, pode provocar intensas transformações na região mais urbanizada do país. Dentro desse contexto, é importante realizar e aprofundar estudos dos impactos que essas mudanças causariam no espaço urbano e regional, especialmente os de natureza imobiliária. Afinal, a valorização dos imóveis e terrenos nas imediações das estações de alta velocidade pode representar uma fonte adicional de recursos para seu financiamento. Nesse caso, há imensa possibilidade de que ocorra uma elitização das áreas envoltórias a essas estações. Nesse caso, o valor dos terrenos e imóveis no entorno das estações da linha de alta velocidade tende a aumentar substancialmente devido à maior acessibilidade às

regiões atendidas por elas. Esse benefício, muitas vezes, é capturado pelos proprietários das áreas beneficiadas. No caso das vilas em estudo, os imóveis foram desapropriados para que fossem restaurados e reutilizados, fato que não aconteceu.

O Terminal Multimodal Ramos de Azevedo (TMC), por sua vez, faz parte de um projeto que prevê a criação do Corredor Metropolitano Noroeste como novo eixo de desenvolvimento regional. Nesse projeto está prevista a construção de uma pista exclusiva de ônibus com mais duas faixas para trânsito de 37 km de extensão, que vai desde Americana até Campinas, passando por Nova Odessa, Sumaré e Hortolândia, além das interligações com Santa Bárbara d'Oeste e Monte Mor. Será implantada uma rede integrada entre os sistemas de transporte coletivo municipais e intermunicipais de ônibus com bilhetagem eletrônica.

O novo Terminal Rodoviário assumiu completamente as operações em junho de 2008, substituindo a antiga rodoviária da cidade, que não atendia a demanda da cidade há muitos anos. A prefeitura preparou um pacote de incentivos para estimular a instalação de empreendimentos na região, sendo esse empreendimento, dessa forma, indutor de uma “revitalização imobiliária” da área do complexo ferroviário. Existe a intenção de transformar a área do complexo ferroviário e seu entorno em um novo centro da cidade, com centros comerciais e prédios de apartamentos, com investimentos tanto da prefeitura quanto de iniciativa privada.

Soma-se a esse cenário o rápido sucateamento do patrimônio ferroviário brasileiro. A falta de documentos, assim como as péssimas condições de muitas construções ferroviárias, foram algumas das dificuldades encontradas pela pesquisadora para a realização dessa pesquisa. O destino das habitações que compõem as vilas ferroviárias foi na maioria das vezes determinado por esse contexto. Muitas delas foram demolidas depois da privatização, outras foram vendidas e intensamente modificadas. Dessa forma, assim como podem ser vistos muitos vagões abandonados e deteriorados em muitos pátios desativados ou subutilizados, as casas também são testemunho e consequência das decisões tomadas acerca da ferrovia como meio de transporte no país.

A reutilização da rede ferroviária paulista poderia ser a solução para o estado de abandono em que se encontram suas construções, ao mesmo tempo que intensificariam as relações intermunicipais. Seria possível dessa forma a conservação de parte importante da história, guardando a memória individual, coletiva e histórica construída ao longo desses anos.

REFERÊNCIAS

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. **Peste e o plano: o urbanismo sanitista do engenheiro saturnino de brito**. São Paulo, 1992. 2v.

ARGAN, Giulio Carlo. Bagno, Marcos (trad). **Projeto e destino**. 2. impr. São Paulo, Editora Ática, 2000. 334 p. Série temas.

BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. **Plano de melhoramentos urbanos de campinas (1934-1962)**. Dissertação (Mestrado), Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 1986. 272 p..

BAENINGER, Rosana. **Espaço e tempo em Campinas: Migrantes e a expansão do Pólo Industrial Paulista**. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 1992. 215 p..

BALLEIRAS, Mary Helle Moda. **Indústria e habitação arquitetura fabril no interior de São Paulo**. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2003. 321 p..

BEGUIN, François. **As Máquinas Inglesas do Conforto**. Espaço e Debates, São Paulo, N.34:39-54, 1991.

BEM, Sueli Ferreira de. Ottoni. **Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1998. 2 v.

BENINCASA, Vladimir. **Velhas Fazendas: Arquitetura e Cotidiano nos Campos de Araraquara (1830-1930)**. Imprensa Oficial SP e EDUFS-Car, São Carlos, 2003.

BERTUCCELLI, A. et al. **A vila rizza e a destruição do patrimônio ferroviário campineiro**. PARC, v. 1, p. 05, 2008.

BITTENCOURT, Luiz Cláudio. **Desenho Urbano de Campinas**. Implantação e evolução. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1990.

BLAY, Eva Alterman. **Eu não tenho onde morar**. Vilas operárias na cidade de São Paulo. São Paulo: Nobel, 1985. 332p..

BRESCIANI, Maria Stella Martins. **Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza**. Tudo é História. 4. ed. São Paulo, Brasiliense, 1987. 127 p.

_____. org. **Imagens da cidade: séculos XIX e XX**. São Paulo, SP: ANPUH: Marco Zero, 1994. 190 p..

_____. **Metrópolis: as faces do monstro urbano (as cidades do século XIX).** Revista Brasileira de História, São Paulo, N.8 e 9:35-68, 1985.

BONDUKI, Nabil. **Origens da habitação social no Brasil. Arquitetura moderna, Lei do inquilinato e difusão da casa própria.** São Paulo, Estação Liberdade: FAPESP, 1998.

CAMARGO, Camila Moreno de. Correia. **Habitação Coletiva Popular na Área Central de Campinas – tendências e caracterizações.** Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. 203 p..

CAMILLO, Ema Elisabete Rodrigues. **Modernização Agrícola e Máquinas de Beneficiamento: um estudo da Lidgerwood MFG. Co. Ltd., década de 1850 a de 1890.** Dissertação de Mestrado. Instituto de Economia da UNICAMP. 2003.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** Rio de Janeiro, Difel, 1977. 317 p..

CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. **Momento de ruptura: as transformações no centro de Campinas na década dos cinquenta.** Campinas: área de Publicações CMU/ UNICAMP, 1996. Coleção Campiniana, 8.

CARPINTERO, Marisa Varanda Teixeira. **A construção de um sonho: habitação econômica - projetos e discussões (São Paulo-1917/1940).** Dissertação (mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 1990. 2v.

CARVALHO, Edemir de. **Crise Urbana e Habitação Popular em Campinas. 1870-1956.** Dissertação (Mestrado). Departamento de Ciências Sociais do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas, 1991.

CELIA, Maria Isabel Basilisco. **O comércio de abastecimento em Campinas: o processo de formação da economia interna e a atuação de proprietários de terras/tropeiros na construção da cidade (1767- 1830).** Dissertação (Mestrado). Instituto de Economia da Unicamp, Universidade Estadual de Campinas, 2000. 162 p..

CHALHOUB, Sidney. **Cidade febril: cortiços e epidemias na corte imperial.** São Paulo, Companhia das Letras, 1996. 1. ed., 3. reimpressão.

CHOAY, Françoise. **A alegoria do patrimônio.** Tradução de Luciano Vieira Machado. São Paulo: Estação Liberdade. Editora UNESP, 2001.

282 p..

_____. **O Urbanismo**. São Paulo: Editora Perspectiva. 2003. 350p..

CONSIDÉRANT, Victor. L'architectonique du phalanstère. In: RONCAY-
OLO, M. **Villes & Civilization Urbaine**. Paris, Larousse, 1992

CORBIN, Alain. **Saberes e odores. O olfato e o imaginário social nos
séculos XVIII e XIX**. São Paulo, Companhia das Letras, 1987. 367 p..

CORREIA, Telma de Barros. **A Construção do Habitat Moderno no
Brasil – 1870-1950**. São Carlos: RiMa, 2004. 109 p..

_____. **Pedra: plano e cotidiano do operário no sertão**.
Campinas: Papirus, 1998. 320 p..

_____. **De vila operária a cidade-companhia: as aglomera-
ções criadas por empresas no vocabulário especializado e ver-
nacular**. Revista brasileira de estudos urbanos e regionais, n.4, 2001.
Associação Nacional de Pós-graduação e pesquisa em Planejamento
Urbano e Regional, Ed. Norma Lacerda.

_____. **Ornato e despojamento no mundo fabril**. Anais do
Museu Paulista (Impresso), v. V19 N1, p. 11-80, 2011.

COSTA, Wilma Peres. **Ferrovias e trabalho assalariado em São Pau-
lo**. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas,
Universidade Estadual de Campinas, 1976.

COSTA, Cacilda Teixeira da. **O sonho e a técnica: a arquitetura do
ferro no Brasil**. São Paulo, SP: EDUSP, 1994. 198 p..

CRUZ, Thaís Fátima dos Santos. **Paranapiacaba: a arquitetura e o
urbanismo de uma vila ferroviária**. Dissertação (Mestrado). Escola
de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2007. 195 p..

CYRINO, Fábio. **Café, Ferro e Argila – A história da implantação e
consolidação da the San Paulo (Brazilian) Railway Company
Ltda. Através da análise de sua Arquitetura**. São Paulo: Landmark,
2004. 240 p..

DEBES, Célio. **A caminho do Oeste: subsídios para a história da
Companhia Paulista de Estradas de Ferro e das ferrovias de São
Paulo**. Edição comemorativa do centenário de fundação da Compa-
nhia Paulista, São Paulo, 1968.

DEL RIO, Vicente. **Introdução ao desenho urbano no processo de planejamento**. São Paulo: Editora PINI., 1990.

DURHAM, Eunice Ribeiro. **A dinâmica da cultura: ensaios de antropologia**. São Paulo, Cosac Naify, 2004. 477 p..

ENGELS, Friedrich. **A questão da habitação**. São Paulo: Ed. Acadêmica, 1987.

ENGELS, Friedrich. **A Situação da classe trabalhadora na Inglaterra**. Coleção Bases, N.47. 2 ed. São Paulo, Global, 1985.

FABRIS, Annateresa. Lemos, Carlos Alberto Cerqueira. **Ecletismo na Arquitetura Brasileira**. São Paulo: EDUSP, 1987. 296 p..

FERREIRA, Camila Corsi. **Arquitetura residencial urbana Espírito Santo do Pinhal: 1880-1930**. Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2010. 531 p..

FERREIRA, Lania. **Entroncamento entre Raça e Classe: ferroviários no Centro Oeste Paulista 1930-1970**. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Ciências Sociais do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas. 2010. 259p..

FINGER, Anna Eliza. SCHLEE, Andrey Rosenthal. **Vilas ferroviárias no Brasil: os casos de Paranapiacaba em São Paulo e da Vila Belga no Rio Grande do Sul**. Dissertação (Mestrado). Faculdade Arquitetura e Urbanismo, Universidade de Brasília, 2009. 166 p..

FOUCAULT, Michel. **Vigiar e punir**. 17 ed. Petrópolis: Vozes, 1975.

_____. Machado, Robert (org). **Microfísica do poder**. 10. ed.. Rio de Janeiro, Graal, 1989. 295 p..

_____. Maria Ermantina Galvão (trad.). **Em defesa da sociedade**. São Paulo: Martins Fontes. 2005. 382p..

FRAMPTON, Keneth. **História crítica da arquitetura moderna**. Tradução de Jefferson Luís Camargo. São Paulo, Martins Fontes, 1997.

FRANCISCO, Rita de Cássia. **As oficinas da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro: arquitetura de um complexo produtivo**. São Paulo, 2007. 147 p..

FRIGERIO, Eva. **Arquitetura industrial: usuário**. Dissertação (Mes-

trado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1986. 220p.

FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. São Paulo: Companhia das Letras. 2007. 352p..

GABORIAU, Arnaud. Aux origines de la cité de cheminots de Lille-La Délivrance (1921-1926). Revue d'histoire des chemins de fer. n.31. 2004. Disponível em:< <http://rhcf.revues.org/692>>. Acesso em 10 de dezembro de 2012.

GARNIER, Tony. Una ciudad Industrial. In: AYMONINO, C. **Orígenes y desarrollo de la ciudad moderna**. Barcelona, Gustavo Gili, 1972

GHIRARDELLO, Nilson. Marx, Murillo de Azevedo (orient.). À beira da linha: formações urbanas da Noroeste Paulista. São Paulo, Editora da Unesp, 1999. 225 p..

GONÇALVES, José Roberto. **Espaço, tempo e memória. Reconpondo a trajetória das vilas populares em Campinas. O exemplo da vila Castelo Branco**. Dissertação de mestrado em multimeios do Instituto de Artes da UNICAMP. Campinas, 2002. 192p..

GRIECO, José L. R. Ferreira. **A ideia de vida em comunidade – A apropriação contemporânea do conceito de vila: estudo de caso no município de Campinas**. Dissertação (Mestrado). Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2011.

GUERRAND, Roger-Henri. **Espaços Privados**. In: História da Vida Privada IV. Org. Michelle Perrot. São Paulo, Companhia das Letras, 2009. pp. 302-385.

HALL, Catherine. **Sweet Home**. In: História da Vida Privada IV. São Paulo, Companhia das Letras, 1991.

HOWARD, Ebenezer. Lagonegro, Marco Aurelio de (trad). Szmrecsanyi, Maria Irene de Q. F. (rev). Ottoni, Dacio Araujo Benedicto (intr). **Cidades-jardins de amanhã**. São Paulo, Hucitec, 1996. 211p.. Estudos urbanos. Série arte e vida urbana.

JANNUZZI, A. Pelo povo. In: **Congresso Médico Latinoamericano**, 4., 1909, Rio de Janeiro. Monographia sobre as casas operárias. Rio de Janeiro: Ty. Do Jornal do Commercio, 1909.

KUHL, Beatriz Mugayar. **Arquitetura do Ferro e Arquitetura Ferroviária em São Paulo – Reflexões sobre sua preservação**. São Paulo: Fapesp, 1998. 435 p..

LANGENBUCH, Juergen Richard. **A estruturação da grande São Paulo**. Rio de Janeiro: Fundação IBGE. Tese de doutorado da Universidade de Campinas. 1971. 354p..

LANNA, Anna Duarte. **Cidades e ferrovia**. In: Anais do I Encontro em Patrimônio Industrial. Campinas, 2004.

LAPA, José Roberto do Amaral. **Cidade: os cantos e os antros: Campinas 1850-1900**. São Paulo: EDUSP/UNICAMP, 1996. 361 p.

LE MOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Alvenaria burguesa: breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café**. São Paulo: Nobel, 1989. 205 p..

_____. **Cozinhas, etc. Um estudo sobre as zonas de serviço da casa paulista**. 2. ed. São Paulo, Perspectiva, 1978. 223 p..

_____. **Ramos de Azevedo e seu escritório técnico**. São Paulo: Editora PINI, 1998.

LIRA, José Tavares Correia de. **Mocambo e cidade: regionalismo na arquitetura e ordenação do espaço habitado**. Tese (Doutorado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1997. 433p..

MANHEIM, Karl. **Idéologie et utopie**. Paris, 1956.

MAIA, Francisco Prestes. **Relatório sobre o caracter e o programa do Plano de Urbanismo de Campinas**. Relatório dos trabalhos realizados pela Prefeitura Municipal de Campinas durante o exercício de 1934. Campinas, Linotypia da Casa Genoud, 1936.

MAIA, Francisco Prestes. **Rascunho de exposição preliminar**. Relatório dos trabalhos realizados pela Prefeitura Municipal de Campinas durante o exercício de 1934. Campinas, Linotypia da Casa Genoud, 1938.

MARTINS, Valter. **Nem senhores, nem escravos. Os pequenos agricultores em Campinas, 1800-1850**. 1. ed. Campinas, Centro de Memória, Unicamp, 1996. 176 p..

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. 4. ed., rev. Campinas, SP, Pontes, 1990. 178 p..

MILLIET, Sérgio. **Roteiro do café e outros ensaios: contribuição**

para o estudo da história econômica e social do Brasil. 4. ed.. São Paulo, HUCITEC/ INL, 1982.

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

MOREIRA, Danielle Couto. **Arquitetura ferroviária e industrial: o caso das cidades de São João Del-Rei e Juiz de Fora (1875-1930).** Dissertação (Mestrado). Escola de Engenharia de São Carlos, Universidade de São Paulo, 2007. 313 p..

MULLER, Christine. **Vila ferroviária Ponte Preta – Campinas, SP: Passado e Futuro.** Dissertação (Mestrado). Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2006. 123 p..

PELEGRINA, Gabriel Ruiz. **Memórias de um ferroviário.** Bauru: EDUSC, 2000.

PERROT, Michelle. **Maneiras de morar.** In: História da vida privada, V. 4. São Paulo, Companhia das Letras, 1991.

PINTO, Adolpho Augusto. **História da viação pública de S. Paulo (Brasil).** São Paulo, Typ. e papelaria de Vanorden, 1903. 6, 320, [2] p.

PLANART, Planejamento e Arquitetura Ltda.. **Relatório técnico das obras de recuperação da estação de Campinas.** São Paulo, Planart, 1979. 5v.

POZZER, Guilherme Pinheiro. **Às portas da cidade: Cia. Paulista de estradas de ferro e a cidade de Campinas (1872-2002).** In: Anais do I Encontro em Patrimônio Industrial. Campinas, 2004.

PUPO, Celso Maria de Mello. **Campinas, município no Império fundação e constituição, usos familiares, a morada, sesmarias, engenhos e fazendas.** São Paulo, Brasil, Impr. Oficial do Estado, 1983. 231 p..

RAGO, Luzia Margareth. **Do cabaré ao lar a utopia da cidade disciplinar - Brasil (1890-1930).** 3.ed. Rio de Janeiro, Paz e Terra, 1997. 290 p. Coleção Estudos Brasileiros.

REIS, Nestor Goulart. **Estação Cultura – Patrimônio ferroviário do povo de Campinas.** São Paulo: Via das Artes, 2004. 79 p..

_____. **Quadro da arquitetura no Brasil.** 6. ed. São Paulo: Ed. Perspectiva. 216 p.. Coleção Debates.

RELATÓRIO DA COMPANHIA PAULISTA DE ESTRADAS DE FERRO de 1868 a 1936. São Paulo: Vanorden, s.d..

REY, A Augustin. **Hygiene de l'habitation**. Paris, J B Bailliere, 1946.

RIBEIRO, Daizy Serra. **Campinas no Estado Novo: Política de Habitação Popular na Formação da Cidade Industrial**. Tese (Doutorado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, 2007.

ROSSETTO, Pedro Francisco. **A cidade do curto século vinte. Uma história social do advento e difusão do padrão de casa urbana isolada no lote em Campinas como história da síntese (1917-1927) de um novo padrão de cidade**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo de São Paulo, Universidade de São Paulo, 2006. 279 p..

RYBCZYNSKI, Witold. **Casa pequena história de uma ideia**. 3. ed. Rio de Janeiro, Record, 2002.

SAIA, Luís. **Morada Paulista**. 2 ed., São Paulo: Perspectiva, 1978. Coleção Debates.

SALCEDO et al. **Vilas Ferroviárias da estrada de ferro noroeste do Brasil**. Universidade Estadual Paulista UNESP. 2013.

SALGADO, Ivone. **Profissionais das obras públicas na província de São Paulo na primeira metade do século XIX: atuação no campo da Engenharia Civil**. *Histórica* (São Paulo. Online), v. 41, p. 1-10, 2010.

SALMONI, Anita. DEBENEDETTI, Emma. **Arquitetura italiana em São Paulo**. São Paulo: Perspectiva, 1981. 193 p. Coleção Debates. Translation of: Architettura italiana a San Paolo.

SAMPAIO, Maria Ruth Amaral de (coord). **Habitação e cidade**. São Paulo, Fauusp/Fapesp, 1998. 191p.

SANTOS FILHO e NOVAES, Lycurgo de Castro e José Nogueira. **A febre amarela em Campinas 1889-1900**. Coleção Campiniana. Campinas, Centro de Memória de Campinas, 1996.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. **Ferrovia e ferroviários uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa**. São Paulo, Editora Autores Associados, Cortez Editora, 1982. 103 p..

SEMEGHINI, Ulysses. **Campinas (1860 a 1890): agricultura, industrialização e urbanização**. Dissertação (Mestrado), Instituto de Economia, Universidade Estadual de Campinas, 1988.

SCARABELLI, Patricia Ceroni. **Guanabara e arredores: a formação de um bairro**. Dissertação (Mestrado). Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2004. 294 p..

SOUKEF JUNIOR, Antonio. **Reabilitação do conjunto ferroviário de Mayrink**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 1999. 109 p..

STEIN, Clarence S. **Towards new towns for america**. Liverpool, University Press, 1951. 245 p..

VAZ, Lilian Fessler. **Modernidade e moradia: habitação coletiva no Rio de Janeiro, séculos XIX e XX**. Rio de Janeiro, 7Letras, 2002.

VELASCO, Larissa Augusto. **Além do Túnel, uma Vila**. Campinas: Puc-Campinas, 2005. Monografia de Conclusão de Curso.

VIANNA, Mônica Peixoto. Correia, Telma de Barros (orient.). **Núcleos residenciais da CESP o processo de desmonte**. São Carlos, 2006. 356 p..

VUGMAN, Gitel. **A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação (1872-1974)**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 1976. 121 p..

ZAMBELLO, Marco Henrique. **Ferrovia e memória: estudo sobre o trabalho e a categoria dos antigos ferroviários da Vila Industrial de Campinas**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, 2005. 367 p..

ZEQUINI, Anicleide. **O Quintal da Fábrica**. Dissertação (Mestrado). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.

Sites

Prefeitura Municipal de Campinas. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/>>. Acesso em datas variadas.

Prefeitura da Cidade de Lille (França). Disponível em: <<http://www.mairie-lille.fr>>. Acesso em: 20 dez. 2012.

Arquivos visitados

Arquivo Municipal de Campinas

Biblioteca Central César Lattes – UNICAMP

Biblioteca Central da PUCC

Biblioteca da Escola de Engenharia de São Carlos (EESC/USP)

Biblioteca da Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU/USP)

Biblioteca da Pós Graduação da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo (FAU/USP)

Centro de Memória da UNICAMP

Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC

Departamento de Informação, Documentação e Cadastro da Prefeitura Municipal de Campinas

Museu da Companhia Paulista