

DESENHO URBANO E MODERNIDADE NA CONFIGURAÇÃO ESPACIAL DO CONJUNTO FERROVIÁRIO DE CAMPINAS.

Prof. Dr. Luiz Cláudio Bittencourt.

Aproximando a Europa do sertão paulista, as ferrovias ampliam o influxo da modernidade urbana construída na Europa de modo diferenciado, lá a urbanização é conduzida pela industrialização, mas em Campinas dinâmica urbana é movida por forças econômicas exógenas à cidade. Estranho contexto urbano demarcado por força urbanizadora rural no contexto do complexo cafeeiro capitalista exportador ao lado do trabalho escravo.

A partir dos anos 1870 a cidade é marcada, pela presença das ferrovias no ambiente urbano e rural. Elas intensificam a expansão urbana diversificada, e estimulam o avanço da economia cafeeira gestada desde a década de 1830.

Ao mesmo tempo em que diminui os custos com transporte de café, as ferrovias facilitam a imigração, transportam a força de trabalho livre e expandem a geografia da produção. Semeghini aponta o primeiro grande salto na produção de café entre os anos 1870 e 1886¹ confirmado com o quadro comparativo de Luís Saia entre Bananal e Campinas², e ao mesmo tempo em que intensificam e expandem a acumulação de capitais da produção cafeeira, fomentam a expansão urbana e industrial, incorporando a cidade aos interesses da reprodução diversificada do capital agrícola.

¹SEMEGHINI, Ulysses Cidade- CAMPINAS (1860-1980) AGRICULTURA, INDUSTRIALIZAÇÃO E URBANIZAÇÃO, dissertação de mestrado Instituto de Economia da UNICAMP, Campinas, 1988

²SAIA, Luiz. A MORADA PAULISTA. Perspectiva, São Paulo, 1972

A Cia. Paulista, incorporada na década de 1860, constitui sociedade cujo objetivo não está restrito à prestação de serviços, mas ao lucro, fosse ele indireto para os produtores de café, ou direto dos acionistas da própria empresa.

Os três primeiros almanaques de Campinas oferecem registro das ações e dos acionistas durante o nascimento da empresa.

ANO	AÇÕES	ACIONISTAS
1871	2.639	118
1872	5.109	154
1873	5.294	077

QUADRO 1 (NUMERO DE AÇÕES E ACIONISTAS POR ANO FONTE: Almanaque de Campinas, 1871,1872,1873.)

Este quadro revela no início número de acionistas proporcionalmente maior em relação ao número de ações. Depois da implantação o número inverte. Talvez decorra de investimentos maiores dos grandes produtores de café. Em 1871, o maior acionista era o Sr. Victorino Pinto Nunes, com 300 ações; em 1873, o Sr. José Egidio de Sousa Aranha, grande fazendeiro da região, com 513 ações. Ainda no almanaque de 1872, francamente favorável à ferrovia, há comentário no sentido de divulgar a companhia como um bom negócio aos investimentos:

"O cálculo provável, senão certo, da renda líquida que terá a estrada, logo após de aberta ao tráfego, é o seguinte: 3:6000:000\$000, e contando-se com 2.517.000 arrobas

*de diversos gêneros de exportação, e calculados os fretes pelas tarifas actualmente em vigor, na estrada de ferro Santos a Jundiahy, e também o menor número de viajantes, que devem percorrer a linha, haverá uma renda bruta de 664:000\$000, dos quaes restam 392:000\$000 para receita líquida anual, que corresponde a cerca de 11% do capital*³.

A ferrovia nasce como organização capitalista, para atender as demandas da produção rural, repercutindo imediatamente na paisagem da cidade e no ambiente urbano, facilitando a imigração europeia e a formação do mercado de trabalho livre.

A instalação do parque ferroviário ao lado da cidade junto com suas fundições, possibilita generalização do uso do ferro no ferramental agrícola e na construção civil. A fundição de Luis Faber é instalada em 1858, 10 anos antes da fundação da Cia. Paulista (1868), em seguida passa a trabalhar exclusivamente para esta ferrovia; mais tarde, a Cia. Mac-Hard também será apêndice da Cia. Mogiana, possuindo o mesmo presidente durante algum tempo (Barão de Ataliba Nogueira).

As ferrovias introduzem e disseminam no cenário urbano e rural a máquina a vapor como fonte de energia para a produção, desvinculando a instalação de unidades produtivas dos lugares restritos as fontes de energia hidráulica e eólica, já que o aproveitamento dessas fontes de energia é limitado à natureza de locais específicos.

"Isto é, enquanto outras fontes de energia só permitiam o deslocamento de produto do trabalho, a máquina à vapor permitiu pela primeira vez o deslocamento do produto e da

³ALMANAQUE de Campinas 1872

*fonte de energia. Isto é, torna evidente a total dependência da produção aos interesses de mercado”.*⁴

Potencializando o comércio local reforçam a tendência de pólo regional, herdada do período da mineração como local de entroncamento de estradas e caminhos regionais. A Cia. Paulista segue em direção oeste até São João do Rio Claro, a Mogiana em direção noroeste, até Mogi-Mirim; a Sorocabana em direção ao velho quadrilátero do açúcar, posteriormente ainda surgem os ramais férreos da Funilense em direção de Barão de Geraldo, e Ramal férreo Campineiro, em direção ao Arraial dos Sousas e Joaquim Egídio.

Como a maneira mais simples de valorizar do solo urbano pelo capital é dotá-lo de infraestrutura, principalmente se for de transporte, as ferrovias se incorporam na transformação do espaço urbano de interesse do capital, como empresas de serviços públicos, revelando união entre capital agrário e o poder público, ou apenas como infraestrutura de transporte.

Surgem também outras empresas prestadoras de serviços públicos, como a Cia. Campineira de Iluminação a gás, 1872; a Cia. Carris de Ferro, bondes urbanos, 1879; a Cia. Telefônica, 1884; a Cia. de Águas e Esgotos, 1887; o Banco de Campinas, 1872; a Cia. Tecelagem Carioba, 1875; a Cia. de Estrada de Ferro Funilense, 1890; a Cia. Industrial Campineira; a Cia. Avicultura; a Cia. Pastoril Campineira; a Cia. Construtora Campineira; a Cia. Mac-Hard, 1875; a Cia. Arens, 1876; e a Cia. Lidgerwood, 1868.

⁴KATINSKY, Júlio Roberto- A MÁQUINA E AS CIDADES, in Invenção da Máquina a Vapor, FAU-USP, São Paulo, 1976.



Mapa de Campinas 1878. Fonte original do Museu da Cidade

As ferrovias introduzem a estação, construção nova, não identificada com nenhum elemento tradicional do núcleo original ou da cidade imperial. Construção que parece ter enfrentado problemas de localização e de identidade arquitetônica desde o início de sua implantação. O mapa de 1878 revela a implantação da estação e o assentamento do leito férreo nos limites da cidade. Tudo indica que esta implantação procura evitar a interferência do traçado do leito, instalação dos pátios e edifícios, no reticulado das ruas e quadras. Inicialmente isola o conjunto ferroviário do centro da cidade, provavelmente pela funcionalidade, pois o lugar é foco de convergência e dispersão de pessoas e mercadorias, é muita circulação agressiva a pacata e disciplinada da estrutura espacial do império.

Como separar o fluxo de pessoas e de mercadorias num mesmo espaço, e como articular o traçado do leito a rigidez dos quarteirões retangulares são problemas de urbanismo ligados a outro modelo de cidade, inadequado a cidade imperial. Primeiro é resolvido com a construção de galpões e com a ampliação do pátio ferroviário, e o

segundo com a tentativa de relacionar a implantação da estação ao eixo da Matriz Nova⁵.

Porém, há limitações próprias nesse desenho, seu traçado precisa seguir o alinhamento dos trilhos, obrigando a implantação do edifício em diagonal ao eixo e ao reticulado, deixando o espaço fronteiro sem solução de projeto para praça necessária ao arranjo urbanístico final. Assim, a praça surgiu como resultado da evolução dos quarteirões próximos à estação, e não como espaço projetado para sua implantação.



Detalhe do eixo e implantação da estação. Mapa 1878 (original do Museu da Cidade)

A dificuldade de adaptação do edifício da estação em relação ao desenho urbano pode ser identificada nas características arquitetônicas do imóvel, obrigando reforma logo em 1884, doze anos após sua inauguração.

⁵Vale lembrar que o leito da ferrovia aproxima de Campinas aos poucos, e enquanto não chega, a cidade e a região utilizam das estações de ponta da linha, Pinheiros (atual Valinhos) foi muito utilizada depois já bem próxima de Campinas a estação Samambaia que ainda hoje possui um posto de controle da antiga Cia. Paulista de Estradas de Ferro.



Detalhe da praça em frente a estação. Mapa 1878 (original do Museu da Cidade)

As ferrovias seus edifícios, leitos e pátios anunciam para cidade imperial do café os novos valores do desenho urbano fundado na estética do pinturesco e no urbanismo higienista e a “cidade operária com jardins”. Seu traçado separa e evidencia os espaços da cidade do final do século XIX e início do XX.

Se o mapa de 1878 já anuncia essas transformações, em 1900 após as epidemias de febre amarela, libertação dos escravos e proclamação da República se consolida as transformações anunciadas. O edifício residencial entendido como volume solto, afastado dos lotes e recuado da rua e permeado com jardins, bairros arborizados e com traçado sinuoso, bairros operários e populares isolados do centro da cidade e das áreas de valorização imobiliária, drenagem das áreas de inundação e avenida (bulevares) de contorno ao velho centro.

O mapa de 1900 apresenta a intenção do lotador da região do Guanabara em construir um bosque ao estilo Inglês do outro lado do pátio da Cia. Mogiana, isto só foi possível após as obras de drenagem e saneamento do Córrego Serafim (canal do saneamento) sobre as terras do Barão de Itapura.



Mapa de Campinas 1900. Fonte Arquivo da Câmara Municipal de Campinas.

O mapa também mostra como o traçado da Cia. Paulista e o grande pátio da estação isolam os barros operários da Vila Industrial, as oficinas e indústria, o matadouro, os curtumes e hospitais de lazareto, como se seguissem os princípios urbanísticos contidos nos textos urbanísticos de Pierre Patte⁶.

⁶ PATTE, Pierre. “Considerações sobre a organização inadequada das cidades e sobre os meios de corrigir os inconvenientes aos quais elas estão sujeitas”, tradução Ivone Salgado, Cadernos de pesquisa do LAP, FAUUSP, número 38, 2003.