

GUILHERME PINHEIRO POZZER

**A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas:
estrutura simbólica transformadora da cidade. (1872-2002)**



Fevereiro/2007

GUILHERME PINHEIRO POZZER

**A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas:
estrutura simbólica transformadora da cidade. (1872-2002)**

Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento
de História do Instituto de Filosofia e Ciências
Humanas da Universidade Estadual de Campinas sob
a orientação da Profa. Dra. Silvana Barbosa Rubino.

Este exemplar corresponde a redação final
da Dissertação de Mestrado defendida e
aprovada pela comissão julgadora em
26 de Fevereiro de 2007.

Banca:

Profa. Dra. Silvana Barbosa Rubino (Orientadora-UNICAMP)

Prof. Dr. Edgar Salvadori De Decca (UNICAMP)

Profa. Dra. Beatriz Mugayar Kühl (USP)

Suplentes:

Profa. Dra. Cristina Meneguello

Profa. Dra. Iara Lis Schiavenatto

**FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELA
BIBLIOTECA DO IFCH – UNICAMP**

Pozzer, Guilherme Pinheiro

P879a **A antiga estação da Companhia Paulista em Campinas: estrutura simbólica transformadora da cidade. (1872-2002) / Guilherme Pinheiro Pozzer. - - Campinas, SP: [s.n.], 2007.**

**Orientador: Silvana Rubino.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas,
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.**

**1. Campinas (SP) – Patrimônio histórico – 1872-2002.
2. Ferrovias – São Paulo (Estado). 3. Ferrovias - Estações.
I. Rubino, Silvana. II. Universidade Estadual de Campinas.
Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. III. Título.**

**Título em inglês: The ancient Companhia Paulista's railway station in
Campinas: symbolic structure in the city transformation. (1872-2002)**

Palavras-chave em inglês (Keywords): **Campinas (SP) – Historical property
(1872-2002)
Railroads – São Paulo (Estado)
Railroad stations**

Área de concentração: Política, memória e cidade

Titulação: Mestre em História

**Banca examinadora: Silvana Rubino (orientador)
Edgar Salvatori De Decca
Beatriz Mugayar Kühl**

Data da defesa: 26/02/2007

Programa de Pós-Graduação: História

Sumário

Resumo/Abstract	07
Nota explicativa	08
Índice de ilustrações	09
Agradecimentos	11
Apresentação	15
1. A chegada da ferrovia em Campinas	29
1.1. A fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro	29
1.2. Campinas à espera do trem: as expectativas da cidade sobre a chegada da ferrovia	39
2. A inserção da estação da Companhia Paulista na cidade de Campinas	71
3. O primeiro edifício da estação (1872-1884): estrutura simbólica em um momento de transição	115
4. O segundo edifício da estação (1884-1900): evidência de um novo olhar sobre a cidade	139

5. A trajetória da estação no século XX: decadência e resignificação	171
6. Os estudos sobre as ferrovias no Brasil: produções multidisciplinares e possibilidade a análises futuras	207
6.1. Historiografia ferroviária: entre o processo desmaterializado e a materialidade contextualizada	207
6.2. Arqueologia industrial: possível caminho para a análise do patrimônio industrial	217
6.2.1. Reflexões sobre a trajetória da disciplina	219
6.2.2. Definições para arqueologia industrial	226
6.2.3 Arqueologia industrial no Brasil	253
7. Cosiderações finais	257
8. Bibliografia	259
9. Documentação	279
10. Arquivos e Bibliotecas	285

Resumo

A pesquisa tem como objeto de estudo a antiga estação ferroviária da Companhia Paulista em Campinas, a atual Estação Cultura e pretende evidenciar como se deu a inserção da edificação na cidade tendo como enfoque as representações simbólicas acerca da mesma. Dessa forma, procura-se entender a historicidade da estação para compreender o simbolismo que ela adquiriu e como ele se transformou ao longo dos anos, desde sua implantação na cidade, passando por seu tombamento como patrimônio histórico e sua *resignificação* como centro cultural.

Além de apresentar uma interpretação sobre a estação de Campinas e sua relação com a cidade, procura-se evidenciar, a partir da crítica sobre outras produções acerca do tema das ferrovias no Brasil, uma possibilidade de caminho a ser seguido, por meio da introdução à disciplina arqueologia industrial.

Abstract

This research the ancient railway station from Companhia Paulista in Campinas, the current Estação Cultura (cultural station) and intends to bring to evidence how the insertion of edification took place in town, focusing on symbolic representations regarding the station. Through this means, it is attempted to understand the history of the station to comprehend the symbolism that it acquired and how this has changed over the years, since its establishment, then becoming an historical preservation site and its reestablishment as a cultural centre.

Beyond presenting an interpretation of the railway station in Campinas and its relation to the city, the study tries to clarify the possibility of another perspective by introducing the industrial archeology discipline, based on other studies regarding railroads in Brazil.

Nota explicativa

As citações são literais e formatadas de duas maneiras: quando for citação de algum documento ela estará em *ITÁLICO* e quando for citação de alguma “fonte secundária”, trabalhos acadêmicos em geral, elas se encontrará entre aspas.

Além disso, em diversas ocasiões foi necessário destacar nos textos palavras, expressões, frases e assim por diante. Para tal, optou-se por apresentá-las em **NEGRITO**. Portanto, todos os grifos são do autor.

As notas de rodapé referentes a documentos contêm, juntamente com a procedência da citação e o arquivo em que foi encontrado o documento, cujas siglas encontram-se ao final da dissertação no ítem Arquivos e Bibliotecas.

Índice de ilustrações

- P. 01. Capa – Foto da plataforma da estação vista a partir do lado leste. Cartão postal da Coleção Jamil Nassif Abib. **Fonte:** REIS, 2004: 07.
- P. 48. William Turner. “Rain, Steam and Speed”, 1844.
- P. 49. Anúncio de *Ferreira Novo & Filho* com tropeiro e trem ao fundo. **Fonte:** AEL. Gazeta de Campinas 28 de Abril de 1872.
- P. 72. *Cópia da planta original da S. Paulo Railway mostrando o ponto terminal em Campinas do prolongamento projectado em 1868 da sua linha férrea de Jundiáhy a Campinas.* **Fonte:** SANTOS, Antonio da C. Campinas, das origens ao futuro. Campinas: Unicamp, 2002. P. 150.
- P. 76. Convite para a inauguração do tráfego ferroviário entre Jundiá e Campinas. **Fonte:** Gazeta de Campinas. AEL. Gazeta de Campinas. 01 de Agosto de 1872. P. 02.
- P. 88. Litografia de Jules Martin que mostra a chegada do trem na inauguração do tráfego ferroviário entre Jundiá e Campinas. 1872. **Fonte:** MUCI.
- P. 89. Reprodução colorida da imagem de Jules Martin que mostra a chegada do trem na inauguração do tráfego ferroviário entre Jundiá e Campinas. 1872. **Fonte:** MUCI.
- P. 103. Planta de Campinas em 1878 desenvolvida pelo engenheiro Luiz Pucci. **Fonte:** CMU.
- P. 111. Detalhes das plantas da Cidade de Campinas de 1878 e 1900. **Fonte:** CMU.
- P. 114. Gravuras de *trolls*. **Fonte:** Gazeta de Campinas de 04 de Abril e 11 de Agosto de 1872.
- P. 119 a. Estação da Companhia Paulista em Campinas em gravura de Jules Martin, 1872. **Fonte:** CMU.
- P. 119. b. Estação da Companhia Paulista em Campinas. Autoria desconhecida, s/d. **Fonte:** CCLA.
- P. 119. c. Esquema da fachada da primeira estação desenvolvido pela arquiteta Renata Poliana Cezar Monezzi a partir das imagens do referido edifício.
- P. 125. A cidade de Campinas em 1880. Fotografia de Julius Nickelsen, 1880. **Fonte:** MIS.
- P. 136. Claude Monet. “Saint-Lazare Station”, 1877.
- P. 137. A primeira estação da Companhia Paulista em Campinas, 1880. **Fonte:** MUCI.
- P. 147. Esquema da fachada correspondente ao projeto original da segunda estação de Campinas, segundo Nestor Goulart Reis (2004: 26).
- P. 148. Vista parcia da cidade de Campinas, entre 1884 e 1886. **Fonte:** MIS.
- P. 149. A estação da companhia Paulista em Campinas no século XIX. **Fonte:** MIS.
- P. 150. a. Esquema da fachada correspondente à configuração da estação entre 1884 e 1906, segundo Nestor Goulart Reis (2004: 34).
- P. 150. b. A estação da companhia Paulista em Campinas no século XIX. **Fonte:** MIS.
- P. 151. Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, 1904. *Coleção Geraldo Sesso Junior.* **Fonte:** CMU.

- P. 160. Anúncio da Companhia Paulista na Gazeta de Campinas **Fonte:** AEL. Gazeta de Campinas. 11 de Novembro de 1885. “Companhia Paulista”. P. 03.
- P. 167. Planta da cidade de Campinas em 1900. **Fonte:** CMU.
- P. 172 a. Esquema da fachada correspondente à configuração da estação entre 1906 e 1910, segundo Nestor Goulart Reis (2004: 40).
- P. 172. b. Cartão postal datado de 1903. **Fonte:** REIS, 2004: 41.
- P. 173 a. A estação da companhia Paulista em Campinas no início do século XX. **Fonte:** MIS.
- P. 173. b. Estação da Cia Paulista de Estradas de Ferro. *Coleção Geraldo Sesso Junior*. **Fonte:** MIS.
- P. 174. Esquema da fachada correspondente à configuração da estação entre 1910 e 1915, segundo Nestor Goulart Reis (2004: 46).
- P. 175. Fachada da Estação da Companhia Paulista. *s/d. Coleção Geraldo Sesso Junior*. **Fonte:** CMU.
- P. 176 a. Planta da *marquezinha da estação de Campinas*, 1908 **Fonte:** AMC.
- P. 176. b. Detalhe do alpendre contruído na estação entre 1910 e 1915. **Fonte:** CMU.
- P. 177. a. Estação da E.F. Paulista e Mogyana. Campinas, SP, 1915. *Coleção Antonio Miranda*. **Fonte:** CMU.
- P. 177. b. Fachada da Estação da Companhia Paulista em Campinas. *Coleção da Secretaria da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Estado de São Paulo*. **Fonte:** CMU.
- P. 178. a. Esquema da fachada correspondente à configuração da estação entre 1915 e 1920, segundo Nestor Goulart Reis (2004: 50).
- P. 178. b. Imagem da estação a partir da rua Andrade Neves. *Coleção Aparecido Salatini*. **Fonte:** REIS, 2004: 53.
- P. 179. Cartão postal com imagem da estação entre 1915 e 1920. *Coleção Jamil Nassif Abib*. **Fonte:** REIS, 2004: 54.
- P. 180. Planta da fachada da estação de 12 de Julho de 1917. **Fonte:** AMC.
- P. 181. Planta baixa do projeto para aumento da estação, 10 de Julho de 1917. **Fonte:** AMC.
- P. 182 a. Esquema da fachada correspondente à configuração da estação entre 1920 e 1960, segundo Nestor Goulart Reis (2004: 56).
- P. 182. b. Estação da Companhia Paulista em 1934. **Fonte:** MUCI.
- P. 183 a. Estação da Companhia Paulista. *S/D*. **Fonte:** CMU.
- P. 183. b. Estação da Companhia Paulista em 1952. **Fonte:** MUCI.
- P. 184. Planta lado Oeste. 03 de Junho de 1925. **Fonte:** AMC.
- P. 185. Planta lado leste. 05 de Agosto de 1927. **Fonte:** AMC.
- P. 194. Imagem aérea da área da estação. **Fonte:** Prefeitura Municipal de Campinas. Secretaria de Planejamento e Coordenação.
- P. 201. a. e b. Frente e verso do folder de divulgação do evento de inauguração da Estação Cultura, 2002.
- P. 202. a. Fachada da Estação Cultura, 2002. **Fonte:** REIS, 2004: 73.
- P. 202. b. Fachada da Estação Cultura, 2002. **Fonte:** REIS, 2004: 62.

Agradecimentos

Aos professores, pelos ensinamentos e referências, Isabel Marson, Margareth Rago, Pedro Paulo A. Funari, Andrés Zarankin, Nestor Goulart Reis, Ana Lanna. A Edgar De Decca, pelos apoio, livros emprestados e pelas idéias e propostas na qualificação. À Cristina Meneguello pelo apoio e leitura cuidadosa do texto da qualificação. À Beatriz Mugayar Khül por ter aceitado participar da banca na defesa da dissertação e pela leitura atenta do texto. E, em especial, à Silvana Rubino, pela orientação, pelas conversas e, sobretudo, pela paciência.

À minha família, minha Mamaluz, Vera (pela força, pelo carinho e pelo exemplo de ser humano que sempre foi para mim), e minha Manaluz, Camila (pelas risadas, partidas de Damas, pife, vôlei e futebol). Qualquer coisa que eu diga não será suficiente para expressar o quanto elas foram, e são, fundamentais para mim. Elas me viram partir e, durante esses anos, sempre foram a estação à qual pude voltar, acompanharam meus caminhos, por vezes sendo elas a clareá-los, deram apoio nos momentos mais difíceis e compartilham comigo todas as alegrias. Juntaram-se a elas no meio da viagem, não poderiam faltar, Buddy, Lucky, Happy, Pitty, Billy e Placky. E por último, já que ele partiu antes de mim, a meu pai, Nereu, pela herança de um espírito sonhador.

À Rê, meu pôr-do-sol, por sempre me surpreender com alegria, carinho e compreensão *também* na trajetória dessa dissertação. A ela devo também os esquemas da estação em auto-cad.

Aos amigos da antiga República do Buraco cujo apoio e companheirismo ao longo desses anos foram essenciais: Joaquim, Marmota, Rafael Lopes, Luís, Deco (thanks for the

abstract!) e, por último, Wando por ter acrescentado mais duas viajantes nessa jornada, Vivi, cuja presença sempre me traz alegria, e Manu, sobrinha de coração do tio-Musgo.

Ao Ursolão, que acompanhou tudo desde o início, sempre dando a força que um irmãozão como ele pode dar.

À Déééééééborah, claro, mesmo com o pouco que nos vemos.

Ao Tomás Gustavo Pedro, pela amizade, apoio e boas e conversas.

Às amigas Maíra, pelo carinho e pelas conversas sobre as coisas que não têm muita importância, mas que nós adoramos; e Lettícia, pelo carinho;

Aos amigos do Ultimate Frisbee Unicamp (UFU), em especial, Fer, Secretário, Goiano e Tiazinha. *Keep the spirit!*

Ao Quadrilátero-Maria-Fumachu-Picchu-Escaladeira: Matusa, Shima's e, em especial, Vieira, pela grande amizade.

À Laís, pela acolhida e conversas num dia de pesquisa em Sampa.

À Karol Carula e Joooooonis pela grande amizade e apoio nas mesinhas da pós.

À Lericice, cujo sorriso sempre me faz sentir melhor.

À amiga que fiz paralelamente a 15 caixas, Danigirl!

À Ana Rita, pelo carinho, amizade, incentivo e boas conversas e risadas.

Ao amigo Daniel, parceiro de conversas inspiradas por Ninkasi.

Ao CaiÔn, um bicho gente fina muito lôco lá das Minas Gerais.

Ao Pedro, pelas conversas, chimarrões e dicas de pesquisa.

Ao Felipe pelo colchão no chão e conversas que às vezes só ele entendia.

Por último, agradeço ao Flávio, colega, amigo, irmão, *co-orientador* e, para mim, maior estudioso da cidade de Campinas. Compartilhou comigo todo o percurso, muitas vezes me colocando nos trilhos. Valeu!

Pela presteza, aos funcionários;

- da Biblioteca do IFCH-Unicamp;
- dos funcionários dos diversos Xerox, especialmente “Dete” e “Benê”;
- do Arquivo Edgar Leuenroth: Mário e Isabel;
- do Centro de Memória da Unicamp, Denise e Maria Helena;
- do Museu da Imagem e do Som, Helena e Eduardo;
- do Museu da Cidade de Campinas, Renata e Toninho;
- do Arquivo Municipal de Campinas, Joana Tonon;
- do Arquivo da Fepasa em Jundiaí, Rita e Laércio;
- da CSPC/CONDEPACC, Daisy, Almira, Maria Ivone e Rita;
- do CCLA, D. Maria Luiza Pinto de Moura, *in memoriam*;
- do Arquivo da Câmara Municipal de Campinas;
- do CONDEPHAAT;
- da Biblioteca da FAU-USP;
- da Biblioteca do MAE-USP;
- do Museu do Ipiranga;
- da Biblioteca da FFLCH-USP;
- da Biblioteca Pública Municipal de Campinas Prof. Ernesto Zink ;

Ao CNPQ, pelo financiamento que possibilitou a concretização dessa pesquisa.

Apresentação

O interesse pelo estudo da história de Campinas surgiu em 2002, ainda durante a graduação em história, por meio de dois estágios iniciados naquele ano. Um deles desenvolvido no Museu da Cidade de Campinas (MUCI) e outro na Coordenadoria Setorial de Patrimônio Cultural (CSPC), órgão ligado ao Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (CONDEPACC), que, por sua vez, liga-se à Secretaria de Cultura da cidade. Este último, especialmente, proporcionou maior proximidade com profissionais de diversas áreas, sobretudo historiadores e arquitetos, que trabalhavam com a cidade de Campinas tendo como foco sua história e seu patrimônio.

A participação em debates, reuniões, palestras, visitas técnicas e pesquisas para processos de tombamento, entre outras atividades, permitiram o contato com pontos de vistas diversos sobre a história de Campinas. Além disso, ali se teve contato com questões relativas ao patrimônio da cidade, com as reflexões sobre as políticas públicas de defesa dos mesmos e a viabilidade dessas políticas, com a burocracia que as envolve, com a questão da memória, o modo como se buscou escrever a história da cidade, entre muitas outras questões.

Pessoalmente, trabalhar com patrimônio proporcionou o reencontro com a motivação inicial de estudar história: a possibilidade de encontrar caminhos para entender a realidade que me cerca, tanto em termos culturais quanto materiais.

Nesse sentido, a participação efetiva em pesquisas para processos de tombamento e projetos de restauro e reforma tornou necessário conhecer de forma mais aprofundada a

história da cidade na bibliografia especializada e, principalmente, na documentação preservada nos arquivos e bibliotecas disponíveis.

Com a proximidade do final da graduação e a possibilidade de desenvolver uma monografia de final de curso, surgiu a idéia de fazer uma pesquisa sobre a estação ferroviária de Campinas após conversas com a profa. Cristina Meneguello, que havia participado da seleção para o estágio e estava em constante contato com a CSPC, e que, por fim, aceitou orientar a monografia.

As pesquisas iniciaram-se com um levantamento e seleção da bibliografia básica que tratava, sobretudo, da história de Campinas e das ferrovias de modo geral. Com o aprofundamento das leituras, as pesquisas documentais e, conseqüentemente, uma maior aproximação ao objeto de pesquisa, houve a necessidade de buscar em outras disciplinas, especialmente a arquitetura, um complemento para a análise da história da estação de Campinas. Durante a pesquisa, surgiu a necessidade de também estudar o processo que antecedeu a vinda da ferrovia não apenas para Campinas, mas para o Brasil, o que levou à leitura de obras que trabalham com a história das ferrovias e de suas estruturas.

Mais recentemente, em 2004, tendo já ingressado no programa de pós-graduação em história do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Unicamp, durante o I Encontro em Patrimônio Industrial realizado na Unicamp, o trabalho enviado foi alocado na mesa *Arqueologia Industrial*. Apenas dali houve maior contato com essa disciplina, o que proporcionou a ampliação das perspectivas no trato com a estação.

Com as diversas leituras sobre o tema, o interesse pela disciplina foi ampliado, sobretudo por sua proposta metodológica na abordagem dos objetos de pesquisa, que privilegia, em resumo, a interdisciplinaridade e a pluralidade documental. História, arquitetura e arqueologia entre outras disciplinas se complementariam para compreender a

trajetória histórica do objeto na sua historicidade, sua relação com os lugares e temporalidades. Além disso, a busca por informações deveria ser proveniente de diferentes suportes documentais, fossem eles textuais, iconográficos ou de cultura material.

Ampliaram-se, então, as leituras para além das abordagens produzidas no campo da história sobre as ferrovias no Brasil e houve maior aproximação com trabalhos das áreas da arquitetura e arqueologia que buscavam questões relativas às estruturas ferroviárias propriamente ditas.

Assim, a leitura dessa ampla bibliografia teve uma função instrumentalizadora no desenvolvimento da pesquisa para a construção de um método específico à análise do objeto desse estudo, pois propiciou maior entendimento quanto às possibilidades de abordagem e interpretação dos documentos a partir de suas especificidades.

Nesse sentido, a documentação selecionada para analisar a estação é composta por diferentes suportes: textuais, iconográficos e, na medida do possível, a própria estação como cultura material.

Os documentos textuais aqui utilizados são provenientes de múltiplas origens. Dentre os jornais da cidade destaca-se a Gazeta de Campinas, pesquisado no Arquivo Edgar Leuenroth na Unicamp, por ter acompanhado cronologicamente a trajetória nas duas primeiras décadas da inserção da ferrovia na cidade. É necessário destacar os artigos de Francisco Quirino dos Santos, que parece ser um dos “personagens” mais preocupados com a cidade e seu desenvolvimento. É grande número de artigos assinados por ele que têm foco a questão do progresso, dos melhoramentos urbanos e das percepções acerca das condições materiais da cidade. Neste sentido, questiona-se até que ponto a imprensa de Campinas tentou construir no século XIX a imagem de progresso e até que ponto ela é condizente com a realidade vivida pelos habitantes citadinos.

Além disso, serão utilizados documentos chamados aqui de oficiais, já que são provenientes da Companhia Paulista e do poder público. No que se refere àqueles, os mais utilizados serão os relatórios produzidos para a diretoria, os quais permitem verificar os trabalhos desenvolvidos na ferrovia e em suas estruturas bem como compreender o funcionamento da empresa. Quanto aos segundos, a maior parte provém de atas e ofícios da Câmara Municipal e permitem compreender como essas instituições se posicionam durante as transformações analisadas.

Para compor a trajetória da estação no século XX foram utilizados principalmente jornais conservados em dois arquivos principais: a Biblioteca do Centro de Memória da Unicamp e o Centro de Documentação da Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural de Campinas. Neles estão expressos tanto a trajetória institucional bem como podem ser encontradas as representações a cerca da estação a partir da segunda metade do século XX até o momento de sua transformação em centro cultural, em 2002.

Outros documentos essenciais à pesquisa se referem à iconografia, cujas imagens retratam em geral a paisagem urbana de Campinas, por vezes a partir de visões mais amplas da cidade, mas especialmente as que dão visibilidade especificamente à área da estação ferroviária. Tais documentos foram encontrados em diversos arquivos, sobretudo o Centro de Memória da Unicamp, nas diversas coleções particulares cedidas à instituição; o Museu de Imagem e Som de Campinas; o Museu da Cidade de Campinas; o Arquivo Edgar Leuenroth, a partir de ilustrações publicadas nos jornais; e o Centro de Ciências Letras e Artes de Campinas.

Tais documentos e têm papel essencial na medida em que permitem visualizar as múltiplas reformas da estação e as mudanças em torno da edificação, além de permitir maior precisão na sua descrição ao longo dos anos. Foram levantadas aproximadamente 90

imagens, dentre fotografias, gravuras e pinturas, e embora fosse desejo do pesquisador inseri-las todas no trabalho isso seria desnecessário e talvez até inviável. Muitas delas são imagens do mesmo período e algumas variam muito pouco no ponto de vista adotado para exibir a estação. Além dessas imagens, às plantas e mapas de Campinas, sobretudo do século XIX. Eles permitiram compreender de forma mais clara a forma como a ferrovia e a própria estação foram implantadas na cidade e de que maneira se articularam no contexto urbano, bem como permitiram compreender o desenvolvimento da ocupação espacial na área do pátio ferroviário central de Campinas ao longo dos anos.

As análises da estação a partir dos documentos visam evocar o componente simbólico neles expresso, ou seja, compreender a maneira como se referem à estação de Campinas e à própria cidade, as relações que podem ser inferidas nos diversos momentos da estação na cidade e as múltiplas significações que eles podem conter. As análises documentais aqui desenvolvidas não fogem à idéia de que em todas as expressões sobre o passado utilizadas como documentos históricos deve-se buscar ao máximo reconhecer a importância da autoria, do público, da forma e de seu conteúdo, do lugar e do período em que tais expressões foram elaboradas.

Tem-se em mente que, embora todos os documentos sejam veículos para se conhecer o passado, não significa que eles acumulem em si o conteúdo definitivo sobre ele. Estuda-los como documento histórico exige a percepção de que ali está expresso um fragmento da realidade, um enfoque sobre um determinado aspecto do passado, que auxiliará na composição da interpretação sobre o objeto de estudo em questão. Assim, como colocou E. H. Carr (1981), os documentos não falam por si, mas expressam aquilo que o historiador quer abordar, a partir de uma seleção realizada e é evidente que a descoberta e seleção dos dados a serem utilizados na pesquisa têm como objetivo final

compor da melhor maneira possível a escrita dessa história, ainda que acabe por descartar outros dados.

Nessa pesquisa, então, os documentos selecionados partem visam compreender como se deu a implantação da edificação em Campinas, bem como da própria ferrovia, e seus múltiplos desdobramentos. A ênfase será dada na tentativa de evidenciar o simbolismo da estação e mostrar de que forma tais significações são apropriadas pela cidade.

Assim, a principal inquietação que moveu essa pesquisa foi a constatação de que com a decadência da função primordial da estação as representações sobre ela se modificaram, sua própria significação para a cidade foi transformada em sua trajetória. Busca-se a partir disso, compreender como se deu essa transformação a partir das diferentes representações simbólicas daquela edificação para Campinas.

A antiga estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro passou a ser a Estação Cultura. Remanescente de um passado hoje pouco conhecido ou simplesmente lembrado em tom nostálgico para a grande parte das pessoas, a estação adquiriu diferentes significados ao longo dos anos tanto nas representações sobre ela quanto na sua função.

Entretanto, como afirma Laurent Olivier (2004: 205-206) o presente pode ser visto como nada mais do que a soma total de todos os tempos do passado que coexistem fisicamente. Dessa maneira, os resquícios do passado, dependendo da maneira como eles se encontram no presente são fundamentais na obtenção de informações para compreender esse passado. E quando se trata de cultura material isso fica mais evidente, porque as “coisas materiais” têm uma propriedade essencial, diferentemente dos eventos históricos: elas permanecem por quanto tempo o material dos quais eles são feitos durarem. Com isso as “coisas materiais” são embebidas em todos os presentes subsequentes, muito depois de terem cessado seu uso ou sua própria existência. É especificamente nesse sentido que a

estação ganha centralidade, pois sendo produto do passado que subsistiu até os dias de hoje permite responder a uma série de inquietações sobre aquele espaço na cidade, ela é parte da cultura material produzida pela cidade e como tal deve ser examinada.

Como coloca Peter Burke (1992: 28), “a cultura material é evidentemente o campo de ação tradicional dos arqueólogos”, os quais tratariam de períodos em que não existem registros escritos. Entretanto, essa idéia de que historiadores trabalham com épocas que possuem documentos escritos e arqueólogos dos períodos em que estes inexistem não procede na prática atualmente, como bem evidencia a existência da chamada arqueologia histórica, por exemplo. Ambas as disciplinas compartilham muitos de seus pressupostos bem como documentação e, em muitos casos, metodologia e fundamentação teórica. Nas próprias palavras de Burke, “não há nenhum bom motivo para se restringir os métodos arqueológicos à pré-história”. Os próprios arqueólogos segundo Burke “têm, de fato, se movimentado (...) para estudar uma variedade mais ampla de períodos”.

Para esse autor os historiadores começaram a, de certa forma, “competir” com os arqueólogos, no sentido de que há um crescente interesse na materialidade, nos objetos e artefatos. Porém, questiona Burke (1992: 28-29), “é difícil não imaginar se a cultura material está sendo utilizada para fazer algo mais do que confirmar uma hipótese fundamentada no primeiro caso sobre evidência literária”. Nesse sentido, continua o autor, “de forma bastante irônica, a história da cultura material (...) é baseada menos no estudo dos artefatos em si, do que nas fontes literárias. Os historiadores preocupados com o que tem sido chamado de vida social dos objetos – ou mais exatamente, com a vida social dos grupos revelada por seu uso dos objetos – confiam profundamente em evidências tais como descrições de viajantes (...) ou inventários de propriedades, acessíveis à análise por métodos quantitativos”.

A pesquisa passou, então pela reflexão de como se deveria proceder em relação ao objeto de estudo, a estação ferroviária de Campinas, um *objeto físico*, uma edificação, sem que a análise pendesse para uma descrição de sua trajetória arquitetônica ou que fosse necessário fazer uma análise arqueológica da mesma. Mesmo porque isso não seria sequer possível, tendo em vista as limitações do pesquisador nesse sentido, já que a formação é em história e o trabalho desenvolvido é nessa disciplina.

Assim, a base teórica para a construção de um método de análise do objeto de pesquisa pautou-se no diálogo com outras disciplinas, dentre as quais se destacaram a arquitetura e a arqueologia, sendo esta última relevante por fornecer elementos à análise da edificação como cultura material.

Um objeto, artefato ou edificação qualquer, quando tratada como cultura material é vista como materialização de expressões culturais daquela sociedade que a gerou. (GLASSIE, 1999: 41; RUIZ, S/D: 233) Pensar esses documentos segundo essa perspectiva significa dizer que a cultura material é, como qualquer outro documento, “carente de significado por ela mesma”, somente adquirindo uma “dimensão ativa e ideológica dentro de um sistema cultural determinado”. Mas a reflexão sobre esses objetos é uma via de mão dupla, pois, de um lado, a melhor compreensão de sua historicidade parece dar subsídios ao melhor entendimento de suas funções e significações; e, de outro lado, o fato de “os objetos produzidos e utilizados pelos homens” serem “ativos, dinâmicos, portadores e geradores de significados” permite que se encontre “por meio de sua análise, uma linha alternativa para estudar as pessoas e seu mundo social”. (ZARANKIN, 2002: 15-16)

Para Michel de Certeau (1994: 201-203) as “relações de coexistência” são distribuídas em diversos *lugares*, que seria “a ordem (seja qual for) segundo a qual se distribuem os elementos” dessas relações. “Um *lugar* é, portanto, uma configuração

instantânea de posições. Implica uma indicação de estabilidade”. Em contrapartida, *espaço* seria “o efeito produzido pelas ações que o orientam, o circunstanciam, o temporalizam”. (...) “Em suma, o espaço é um lugar praticado. Assim, a rua geometricamente definida por um urbanista é transformada em espaço pelos pedestres. Do mesmo modo, a leitura é a prática do lugar constituído por um sistema de signo – um escrito”. Na análise de Zarankin (2002: 35-36) sobre essa questão parece haver uma inversão dos termos, embora o ponto de vista seja semelhante. Para esse autor “percebemos o mundo por meio de uma série de fixações no espaço que denominamos ‘lugares’. O espaço só é domesticado totalmente quando o transformamos em ‘lugar’, isto é, quando ele é conhecido, ocupado e utilizado. Em geral, essa transformação é obtida por meio da imposição de um nome a um espaço ou através de mudanças em sua materialidade. Assim, por serem construções culturais, os lugares nunca são neutros”.

De todo modo, é necessário interrogar o que se pode entender da sociedade, por meio do exame de seus edifícios e sua “paisagem cultural”, ou ao contrário, sobre o que se pode aprender dos edifícios e da paisagem cultural, examinando a sociedade na qual existem.

Assim, no caso específico da arquitetura, uma das interpretações possíveis é entendê-la como “um tipo particular de linguagem” ou comunicação, que poderia ser, portanto, ‘lida’ e interpretada, já que é composta por discursos. (ZARANKIN, 2002: 16; ECO, 1968: 323) Para Orser (2000: 15-16) “uma das razões que permitem que questões sociais sejam plausíveis a partir de estruturas arquitetônicas se relaciona com o descobrimento, por parte dos arqueólogos, de que estas podem ser ‘lidas’ da mesma forma que os níveis arqueológicos do solo. Todos os arqueólogos estudam os solos nos quais se encontram depositados artefatos a fim de obter informações sobre quando esses artefatos

foram ali depositados e que forças naturais – vento, chuva, inundações – atuaram depois da deposição original. O mesmo ocorre às estruturas arquitetônicas. Os edifícios ao serem examinados produzem informações sobre quando foram construídos, ou se foram realizadas reformas e quais eram os espaços mais importantes. Alterações no tamanho dos ambientes ao longo do tempo também podem ser usadas como medida para estudar as transformações e as mudanças nas posturas sociais ou culturais”.

Nesse sentido, Eco (2003) propõe uma análise semiótica da arquitetura, de modo a compreender as funções arquitetônicas sob o aspecto comunicativo. Essa análise, segundo o autor, pode auxiliar na melhor compreensão do objeto arquitetônico, buscando descobrir novas interpretações sobre as edificações que apenas uma análise das funções não permitiria perceber.

Segundo Zarankin (2002: 37-38), Zevi (1969) tentou desenvolver três grandes enquadramentos conceituais sobre a arquitetura: 1. Definições culturais, psicológicas e simbolistas; na qual a arquitetura materializar-se-ia no “espírito do povo” através do tempo e do espaço. 2. Definições funcionalistas e técnicas; a arquitetura vincular-se-ia aos critérios funcionais de uma construção, aos materiais e às técnicas utilizadas. 3. Definições lingüísticas; em que a arquitetura é considerada um tipo de linguagem em que cada estilo arquitetônico possuiria seu próprio código, necessário para compreender, interpretar e sentir os discursos transmitidos.

Porém, para Zarankin, Zevi esqueceu, assim como outros pesquisadores, a “relação existente entre a arquitetura e seu contexto histórico, social e simbólico, já indicada por Panosfsky (1975)”. Além disso, essa relação entre arquitetura, história e sociedade tem sido um tema evitado pela maioria dos investigadores, talvez pelo fato de se relacionar com a postura de argumentos que tenta tirar da arquitetura intenções e conotações ideológicas.

“Dentre elas, a de mostrá-la como uma arte, e as construções como obras de arte, ou a partir do discurso científico, como uma ciência racional e objetiva, destinada a construir uma paisagem humana ‘neutral e funcional’.”

Para esse autor ainda, o discurso arquitetônico se caracteriza por uma “sintaxe particular”, pois fazem com que “sua decodificação pelas pessoas tenha sua própria dinâmica – comunicação não verbal”. Dessa forma, a cultura material seja na forma de estruturas arquitetônicas ou de artefatos é rotineiramente lida pelas pessoas e contribui para a formação de suas subjetividades (AUSTIN & THOMAS, 1986: 46) Os prédios são objetos sociais, e como tais estão carregados de valores e sentidos próprios de cada sociedade. No entanto, essa cultura material não é um simples reflexo passivo desta, mas partícipes ativos na sua formação. (ZARANKIN, 2002: 39; HODDER, 1986: 143)

Karen Bowie (*Apud* LANNA, 2004: 02) afirma que a maioria dos estudos sobre a história das estações se pauta pela questão da tipologia arquitetônica e, embora esses estudos se configurem preocupações legítimas, acabam por retirar o objeto arquitetônico do seu contexto histórico, urbano e ferroviário. Neste sentido, a autora propõe uma “reorientação do olhar” por meio do “estudo das estações não como o espaço dos viajantes (*batiments voyageurs*), mas na sua articulação com as cidades, com as zonas periféricas que são, via de regra, ocupadas pelas funções de logística, manutenção do material e transporte ou estocagem de mercadorias e com os contextos políticos, jurídicos, financeiros e industriais nos quais se inserem os atores destes grandes projetos de organização ferroviária e urbana que são as estações”.¹

¹ “L’impact de l’essor du chemin de fer la profession architectural em Farnce au XIX siècle”. In *Revue de Historie des Chemins de fer*, v. 5/6. AICF, Paris, 1991/1992. P. 34

O trabalho aqui desenvolvido procura entender a historicidade da estação, em termos simbólicos, urbanísticos, construtivos, sua tipologia, suas principais reformas ao longo dos anos, levantando diferentes questões para os diferentes momentos da estação. Dessa forma, procura-se no primeiro capítulo – *A chegada da Ferrovia em Campinas* – mostrar a como se deu a formação da Companhia Paulista e evidenciar as expectativas geradas sobre a chegada da estrada de ferro à cidade. No segundo capítulo – *A inserção da estação da Companhia Paulista na cidade de Campinas* – busca-se compreender quais as implicações na cidade com a inserção da estação em Campinas. O capítulo 3 – *O primeiro edifício da estação (1872-1884): estrutura simbólica em um momento de transição* – trata do edifício em si, em sua primeira configuração, para evidenciar as particularidades daquela edificação. Já o quarto capítulo – *O segundo edifício da estação (1884-1900): evidência de um novo olhar sobre a cidade* – trata de compreender a reestruturação da edificação, e evidenciar sua relação com o momento que a cidade passava. O quinto capítulo – *A trajetória da estação no século XX: decadência e resignificação* – busca em um primeiro momento evidenciar as principais reformas da edificação para, em seguida, abordar as representações sobre o edifício no século XX.

O sexto e último capítulo da dissertação – *Os estudos sobre as ferrovias no Brasil: produções multidisciplinares e possibilidade de análises futuras* – é basicamente uma crítica à bibliografia produzida sobre as ferrovias e o apontamento de possibilidade de análise sobre as mesmas a partir da ótica da arqueologia industrial. Isso porque, embora a busca por trabalhos adequados às necessidades dessa pesquisa tenha levado a encontrar estudos sobre ferrovias com análises com diversos pontos de vista, nenhum supria inteiramente as necessidades teórico-metodológicas dessa pesquisa. Em um primeiro momento os trabalhos em história sobre as ferrovias trataram de compilar dados sobre a implementação das

ferrovias no país. Em segundo momento, buscou-se vincular a inserção das ferrovias no Brasil, e especialmente em São Paulo, no contexto da produção cafeeira vinculando-os estritamente. O terceiro momento da historiografia ferroviária que se pode encontrar tem foco em questões múltiplas questões: sociais, culturais e simbólicas dentre outras relacionadas à ferrovia. Nestes três grupos da historiografia ferroviária as obras deixaram os espaços e estruturas das ferrovias em segundo plano porque suas preocupações, questões e objetos de pesquisa eram outros. Portanto, foi necessário debruçar-se sobre estudos de outras áreas, a arquitetura e arqueologia, nas quais a materialidade das ferrovias era central. Entretanto, percebeu-se que a historicidade das estruturas é secundária, senão para contextualizá-las, também porque as preocupações de tais trabalhos são diferentes dos anteriores.

Assim, embora a bibliografia existente nessas áreas tenha contribuído para a construção de um patamar mínimo dos pressupostos teóricos que guiaram essa pesquisa, como evidenciado acima, a chave para o entendimento da estação, bem como de outros objetos semelhantes, parece localizar-se na disciplina arqueologia industrial, pois visa, dentre seus muitos objetivos, produzir conhecimento não apenas acerca do objeto, mas também evidenciar sua historicidade, privilegiando a pluralidade de documentos utilizados e de disciplinas envolvidas para a obtenção de informações acerca do objeto, do período e da sociedade em que se inserem.

Dessa forma, busca-se no último capítulo desse trabalho evidenciar a arqueologia industrial como possibilidade de equilibrar as preocupações com a materialidade da estação, ou qualquer outra estrutura ferroviária, aprofundar a compreensão de sua história no sentido mais amplo possível e ainda chamar a atenção para sua preservação, conservação e possíveis formas de se reutilizar aqueles espaços. Para isso, traça-se a

trajetória da disciplina, discutem-se as principais questões presente em seus debates e evidencia-se sua importância no contexto nacional.

Com isso, esse trabalho visa não apenas apresentar uma interpretação sobre a estação de Campinas e sua inserção na cidade, mas também pretende evidenciar, a partir da crítica sobre outras produções no mesmo tema, uma possibilidade de caminho a ser seguido, por meio da arqueologia industrial, na análise desse objeto, colocando-a como fonte inesgotável de reflexões.

1. A chegada da ferrovia em Campinas

1.1. A fundação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro.

A fundação da Companhia Paulista teve ligação direta com os primórdios dos planos de se implantar ferrovias no país, sobretudo na Província de São Paulo. Porém, não é preciso que se remonte a toda a história ferroviária no Brasil para que se compreenda a questão. Basta lembrar que ela teve ligação direta com a Companhia Inglesa ou São Paulo Railway, já que os trilhos desta vinham de Santos apenas até Jundiaí,² e foi a primeira ferrovia inteiramente paulista em seu percurso foi a São Paulo Railway, tendo utilizado capital inglês na sua construção.

O primeiro projeto para sua existência foi iniciado com a concessão da permissão de construção da linha à Aguiar, Viúva & Filhos em 1838, cujo trajeto deveria percorrer a região açucareira da província. Este projeto foi mal-sucedido, entre outros fatores, pela falência de Frederico Fomm, sócio e gerente da firma Aguiar, Viúva & Filhos. Porém, já haviam sido realizados estudos para a estrada pelo engenheiro inglês Mornay que ficaram com Fomm até sua morte. Posteriormente, esses estudos passaram às mãos do Marquês de Monte Alegre, que os repassou para Irineu Evangelista da Silva – o Barão de Mauá

² Para que se entenda melhor o processo de fundação da empresa, especialmente em termos políticos e institucionais, esta parte do trabalho terá como base a pesquisa de Célio Debes (1968) sobre a questão. Em sua argumentação, o trabalho deste autor tem como maior mérito a multiplicidade de documentos dos quais se utiliza, de não se prender unicamente à documentação dita “oficial”, seja do governo imperial ou provincial, seja das empresas envolvidas. Ele também utiliza os jornais que circulavam naquele período na Província de São Paulo, o que permite que se tenha uma idéia de como a questão ferroviária foi discutida na opinião pública e qual o posicionamento político daqueles meios de comunicação, uma vez que eles se ligavam a posições mais “liberais” ou “conservadoras”. O autor trabalha ainda com documentos produzidos por viajantes e diários de muitos personagens que participaram ativamente daquele processo.

Mauá e o Marquês de Monte Alegre uniram-se a José Pimenta Bueno – Marquês de São Vicente – e em 26 de Abril de 1856 entraram de posse da concessão para a construção da Estrada de Ferro de Santos à Jundiaí, passando por São Paulo.³ Nessa época já havia em vigor duas leis, uma provincial e outra imperial, que garantiam a remuneração do capital empregado na construção de “*huma estrada de ferro entre a cidade de Santos e São João do Rio Claro, na Província de São Paulo*”.⁴

De posse da concessão e dos estudos preliminares realizados por Mornay, Mauá busca levantar capital para a concretização do plano na Inglaterra e encomenda estudos complementares ao engenheiro inglês Robert Milligan e os planos e orçamentos à firma de James Brunlees. A mando de Brunlees, veio ao Brasil Daniels Makinson Fox (que viria a ser o superintendente e engenheiro chefe da São Paulo Railway) para realizar o levantamento topográfico, cuja duração foi de três anos e seu valor final de 25.000 libras.

A construção da ferrovia foi iniciada em 24 de Novembro de 1860 e foi concluída apenas em 16 de Fevereiro de 1867, quando foi inaugurado o trecho total de Santos à Jundiaí, pouco menos de um ano antes de a Companhia Paulista de Estradas de ferro ser fundada, em 1868.

Desde o início da década de 1860 existiam propostas para que se construísse uma estrada de ferro que chegasse até Campinas. Já em 1862, a superintendência da Companhia Inglesa – São Paulo Railway – havia declarado que a intenção da empresa nunca fora

³ Decreto nº. 1759, de 26 de Abril de 1856, que “autoriza a incorporação de huma Companhia para a construção de huma estrada ferro entre a cidade de Santos e a Villa de Jundiahy, na província de São Paulo”. *Apud.* DEBES, 1968: 35.

⁴ A lei imperial é o decreto 838, de 13 de Setembro de 1855 e a Provincial a Lei 495, de 17 de Março do mesmo ano. Aquele ato estendia à empresa que se dispusesse a construir a ferrovia as vantagens do decreto 1030, de 7 de Agosto de 1852, entre as quais figurava a garantia de juro de 5%. A Lei paulista assegurava a complementação de mais 2% de juros. Assim, em sua totalidade, os atos referidos asseguravam 7% de juros a quem empreendesse a construção. *Apud.* DEBES, 1968: 35.

estacar a ferrovia em Jundiaí⁵ e caso não se ultrapassasse era porque não haveria recursos para ir mais longe. Jundiaí não era produtora de café, ao passo que Campinas sim, de modo que os trilhos deveriam chegar à ela, à “*capital dos districtos do café*”.⁶

A Assembléia Legislativa Provincial inseriu na lei orçamentária para 1862 uma disposição que assegurava e garantia juros de 7% ao ano aos que contratassem “*a construção da estrada de ferro de Jundiahy a Campinas*”,⁷ vantagem esta que foi limitada em 1863 ao capital de 5000 contos de réis. (DEBES, 1968: 54-55)⁸ Para Mattoon (1971: 49), isso foi significativo não apenas por promover a idéia de se implantar uma ferrovia, mas porque a colocou como importante para a província como um todo.

Interesses particulares na construção da linha também emergiram. Já em 1861, um grupo de “*fazendeiros e pessoas notáveis de Campinas*” liderados pelo senador Souza Queiroz, Joaquim Bonifácio do Amaral e João Ribeiro dos Santos, havia levantado 20.000\$000 réis para a realização de estudos, sob os cuidados de dois dos melhores engenheiros da São Paulo Railway, James Brunlees e Daniel M. Fox, visando ao prolongamento da estrada de ferro até Campinas. Em meados de 1862, chegaram de Londres as bases para o contrato para a realização dos estudos. No terceiro trimestre daquele ano, Brunlees superintendia os trabalhos que eram executados por um tal sr. Haward.⁹

⁵ O que pode ser percebido pelo próprio projeto de extensão da linha desenvolvido em 1868, pouco depois da inauguração da linha até Jundiaí, o qual será mostrado adiante.

⁶ Diário de São Paulo, 15 de Outubro de 1865. *Apud.* DEBES, 1968: 53.

⁷ A garantia de Juros aparece no art. 18, da Lei nº. 8, de 19 de Maio de 1862 e decorreu de projeto (nº. 44), de iniciativa da Comissão da fazenda, integrada por Paula Souza, Santos Lopes e Leandro Toledo. *Apud.* Annaes da Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo, sessão de 1862, Pp. 325-326.

⁸ Tal limitação da garantia também adveio de iniciativa parlamentar. Um aditivo (nº. 51) apresentado por Paula Souza, Martim Franciso e Leandro Toledo, transformou-se no art. 25, da Lei nº. 16, de 31 de Abril de 1863. *Apud.* Annaes da Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo, sessão de 1863, Vol II, P.391.

⁹ AUBERTIN, J. J. Carta dirigida aos srs. habitantes da Província de São Paulo. Typographia Litteraria, 1862. *Apud.* DEBES, 1968: 55. & Correio Paulistano, 13 de Novembro de 1861. *Apud.* MATTOON, 1971: 50.

Não obstante se tenha demonstrado interesse na empreitada, os campineiros não pensaram na possibilidade de financiamento local para a construção da ferrovia. (MATTOON, 1971: 50) Em princípios de 1863 a imprensa divulgou o teor do relatório que Brunlees enviara ao “*projectistas da estrada de ferro de Jundiahy á Campinas*”, que era acompanhado de plantas e secções, além do orçamento respectivo, no qual o custo total da obra era estimado em £ 584.578”14”6 ou Rs. 5.234:210\$000.¹⁰

O Senador Souza Queiroz anos antes (em 1851) foi um dos responsáveis também pela proposta de construção de uma estrada que ligasse Santos a Rio Claro. Nem todos compartilhavam de suas idéias, mas entre os que o apoiavam estava seu cunhado, José Pereira de Campos Vergueiro, que em 1864 propôs uma nova alternativa à extensão a partir de Jundiaí. Para Vergueiro, seria importante que se construísse uma estrada de rodagem ligando Jundiaí a Rio Claro, mas que possuísse um leito suficientemente grande para que se acomodasse uma ferrovia a ser construída futuramente.¹¹

Contudo, em fevereiro de 1864, o Conselheiro Pires da Motta ao transmitir a direção da Província ao Vice-Presidente, Conselheiro Amaral Gurgel, encerrava o relatório que na ocasião , apresentou, oferecendo-lhe ‘*a carta, que hontem escreveu-me o sr. José Vergueiro, dando-me informações sobre os estudos feitos para a construção de uma estrada de rodagem de Jundiahy a Campinas*’.¹²

¹⁰ Correio Paulistano. 06 de Fevereiro de 1863. P.03. O valor em réis consta no Correio Paulistano do dia 30 de Março de 1864. *Apud.* DEBES, 1968: 55; MATTOON, 1971: 50

¹¹ Assembléia Legislativa de São Paulo, AALPSP, 1864, III, Sessão de 31 de Março, pp. 403-405; sessão de 6 de Abril, pp. 441-459, sessão de 7 de abril, pp. 461-478; sessão de 8 de Abril, pp. 481-489.

¹² Relatório com que o Ilmo. E Exmo. Sr. Conselheiro Doutor Vicente Pires da Motta passou a administração da Província de São Paulo ao Ilmo. E Exmo. Sr. Conselheiro Dr. Manoel Joaquim do Amaral Gurgel 1º. Vice-Presidente da mesma Província no dia 4 de Fevereiro de 1864 . São Paulo: Typ. Imparcial de J. R. Azevedo Marques, 1864. P.04. *Apud.* DEBES, 1968: 56-57.

O projeto não descartava a possibilidade de uma estrada de ferro ser construída futuramente no mesmo leito, tanto que se ocupa em detalhar declives em que as locomotivas pudessem operar.

Como evidencia Mattoon (1971: 50-51), havia duas alternativas diferentes: de um lado um plano que esse autor designa como “campineiro” para a construção da ferrovia entre Jundiaí e Campinas, financiada a princípio por capital inglês e supervisionada por ingleses, Brunlles e Fox. De outro lado, o plano de Vergueiro, que teria financiamento provincial para a estrada entre Jundiaí e Rio Claro. Nenhum dos planos se aproximava do que viria ser a solução da Companhia Paulista para o problema de transporte, o financiamento local para a fundação da empresa e construção da ferrovia. Todavia ambos os planos encontraram suporte na elite urbana e rural, e mesmo grupos rivais encontraram motivos em comum para melhorar as condições de transporte entre as cidades do interior, as fazendas e a cidade de São Paulo.

As discussões sobre qual seria a melhor alternativa para seguir fez com que se desenvolvesse uma polêmica, sustentada por José Vergueiro e por Daniel Fox, largamente divulgada na imprensa¹³, que pode ser sintetizada pela disputa entre a construção da ferrovia, com capital estrangeiro e mais cara, ou a construção da estrada de rodagem, com financiamento local e mais barata. Entretanto, como afirma Mattoon (1971: 52-55), para os paulistas que viviam além do eixo São Paulo-Campinas a instalação de uma ferrovia ameaçava suas posições relativas dentro da província, tanto em termos econômicos quanto políticos. Ao invés de verem a ferrovia como um melhoramento para a província inteira, algumas pessoas viram-na como produtora de uma distribuição desigual dos fundos

¹³ Correio Paulistano, Março de 1864. Dias 04, P.03; 6, P.04; P.07, P.03; 12, P.05; “Suplemento”, 12, s/p; 17, s/p; 22, p.03; 29, p.03.

provinciais. E tão logo aqueles grupos que não receberiam nenhum benefício imediato começaram a levantar objeções à sua construção, beneficiados em potencial começaram a consolidar seu apoio.

Em resumo, por volta do final de 1864, era consenso que a província construiria uma ferrovia, e não mais uma estrada de rodagem, entre Jundiaí e Campinas. Porém, segundo Debes (1968: 66-73) e Mattoon (1971: 57), a guerra com Paraguai (1865-1870) ocupou as autoridades e desviou a atenção da imprensa sobre a questão da possível construção de uma estrada até Campinas, fosse de rodagem ou de ferro. Percebe-se durante essa situação que, de um lado a guerra, “drenou” capital e mão-de-obra da Província e do Império, entretanto, de outro lado, ela colocou em questão o péssimo estado em que se encontravam as comunicações do país, expondo a inadequação do sistema existente e dramatizando a necessidade por mais controle e participação provincial no planejamento, construção e manutenção do transporte.

Com a inauguração da linha entre Santos e Jundiaí a questão do prolongamento dos trilhos até Campinas foi retomada. Em 29 de Agosto de 1867, o Correio Paulistano noticia *a organização de uma empresa particular para realizar o prolongamento da via férrea até Campinas, que contava desde já com a entrada dos seguintes senhores:*

Barão de Itapetininga subscrevendo..... Rs. 200.000\$000

Barão de Piracicaba..... Rs. 200.000\$000

Barão de Limeira..... Rs. 200.000\$000

Senador Queiroz..... Rs. 100.000\$000

Commendador Souza Barros..... Rs. 100.000\$000

Dr. Martinho Prado..... Rs. 100.000\$000

Thomaz Luiz Álvares..... Rs. 100.000\$000

(...) Além disso, ainda conta-se com a entrada de um capital do interior da província excedente a quantia de Rs. 600:000\$000.¹⁴

Imediatamente, o Diário de São Paulo faz um reparo àquela nota. *Estamos autorizados a declarar que esta notícia não é exacta quanto ás assinatras dos srs. Martinho Prado e Thomaz Luiz Alves*'.¹⁵

O assunto parecia não interessar ao Presidente da província, Tavares Bastos, a ponto de merecer uma solução definitiva, ao menos pelo que figura na imprensa. Isso porque no relatório de Maio de 1867, Tavares Bastos declara-se favorável à participação “erário provincial” no empreendimento e se manifesta simpático a uma associação dos *fazendeiros e negociantes mais interessados na realização d’esta obra*,¹⁶ ao passo que o Correio Paulistano manifesta-se da seguinte forma sobre o referido relatório: *sob a epigraphe de – Prolongamento da estrada de ferro – o sr. desembargador teve a habilidade de escrever página e meia sem nada dizer de positivo e assentado*.¹⁷

Debes mostra que Tavares Bastos foi atacado diversas vezes na imprensa, bem como por diversas “provações de ordem material” pelas quais passava São Paulo, que muitas vezes eram de responsabilidade da administração. Por isso que, quando se tem a informação sobre a substituição do Presidente da Província, o Correio Paulistano publica com exultação a notícia: *Parabéns aos paulistas! O governo imperial ouviu, finalmente, os reclamos da opinião publica e livrou a província do algoz que nos victimava a todos. (...) O violador das leis, aquelle que fazia timbre vilipendiar a dignidade da província por todos*

¹⁴ Correio Paulistano, 29 de Agosto de 1867. P.03. *Apud.* DEBES, 1968: 78.

¹⁵ Diário de São Paulo. 30 de Agosto de 1867. *Apud.* DEBES, 1968: 78.

¹⁶ Relatório apresentado á Assembléia Provincial de São Paulo pelo Presidente Desembargador José Tavares Bastos, na Sessão de 12 de Maio de 1867. Rio de Janeiro: Typographia Perseverança, 1867. P.47. *Apud.* DEBES, 1968: 78.

¹⁷ Correio Paulistano. 23 de Junho de 1867. P. 02. *Apud.* DEBES, 1968: 79

*os modos, deixa-nos e vais-se para bem longe. (...) A demissão do sr. Tavares Bastos é risonho augúrio de melhores dias.*¹⁸

Percebe-se nesse momento a importância que a questão ganha na imprensa e as relações políticas que suscita, evidenciando que os jornais possuíam posições políticas definidas e expressam as necessidades e anseios de diversos grupos.

Tavares Bastos foi sucedido por Joaquim Saldanha Marinho, cuja posse foi efetivada em 24 de Outubro de 1867. Após assumir o cargo, o novo presidente da província empreendeu algumas viagens: a primeira foi a Santos – em 20 de Novembro – e em seguida partiu para Campinas, em 14 de Dezembro de 1867.¹⁹ Acompanharam-no o Vice-presidente Joaquim Floriano de Toledo, os barões de Itapetininga e Limeira, J. J. Aubertin (superintendente da Estrada de ferro Inglesa), os engenheiros Newton Bennaton e Daniel M Fox (os autores dos dois projetos de prolongamento da via férrea) e o Diretor do Correio Paulistano, José Roberto de Azevedo Marques.

A viagem a Campinas tinha como finalidade, segundo o Correio Paulistano, *dar corpo e realização ao projecto do prolongamento da estrada de ferro até aquelle ponto.*²⁰ Debes mostra que em matéria, vinda de Campinas, do Correio Paulistano, na seção “A pedido”, sustenta-se que *ressurge a empresa grandiosa; e como impulsor amestrado e seguro, imprime-lhe prestígio e resolução o illustre presidente da província, prestes a chegar a esta cidade.*²¹

Nessa reunião, Saldanha Marinho discutiu com a elite de Campinas e com cidadãos de outras localidades da Província sobre “o meio mais cômodo e econômico de levantar o

¹⁸ Correio Paulistano. 03 de Outubro de 1867. P. 01. *Apud.* DEBES, 1968: 79-80.

¹⁹ 09 de dezembro para Mattoon,

²⁰ Correio Paulistano. 03 de Dezembro de 1867. P. 03 *Apud.* DEBES, 1968: 81-82.

²¹ Correio Paulistano. 03 de Dezembro de 1867. P. 03 *Apud.* DEBES, 1968: 82.

capital necessário”, sobre as possibilidades existentes nesse sentido, buscá-lo entre os paulistas ou no estrangeiro. Sobre se o traçado teria apenas uma linha principal entre Jundiaí e Campinas, ou se fariam ramais para além desta. Sobre as plantas levantadas, escolhendo aquela que seria executada. Constituir-se-ia – isso era seguro – *uma companhia com o capital de 5 mil contos de réis, dividido em ações de 200\$000 rs, ‘ou em equivalente esterlino’*.²²

À época da viagem de Saldanha Marinho à Campinas, a diretoria da São Paulo Railway já havia deixado claro que não tinha mais intenção em prolongar seus trilhos de Jundiaí até Campinas. Com isso o presidente da província conclamava aos paulistas para executar a obra, como diria ele posteriormente: *Fiz o que me cumpria. Appellei para os paulistas. Não lhes faltava nem vontade nem possibilidades, e portanto não poderia ser inútil o apello*.²³

Até Jundiaí a comitiva foi pela estrada de ferro e de lá até Campinas prosseguiu pela estrada de rodagem. Esta estava *em tão máo estado de transito, que entre Rocinha e os Dous Corregos, a diligencia em que viajavam o exm. Barão de limeira, José Maria de Andrade, engenheiro N. Bennaton, dr. Antonio Aguiar de Barros, e dr. Henrique Cezar Muzio, quebrou-se com estrepito ficando inutilizada para continuar a viagem até Campinas*.²⁴

Em 16 de Dezembro de 1867 ocorreu na Câmara Municipal de Campinas a assembléia dos interessados no prolongamento da estrada de ferro. Com clareza e objetividade Saldanha Marinho dirigiu-se aos presentes dizendo *que sua estada em*

²² Correio Paulistano. 06 de Dezembro de 1867. P. 02. *Apud.* DEBES, 1968: 82.

²³ Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de São Paulo na primeira sessão da décima oitava legislatura no dia 2 de fevereiro de 1868 pelo Presidente da mesma Província o Conselheiro Joaquim Saldanha Marinho. São Paulo: Typographia do Ypiranga, 1868. P. 28. *Apud.* DEBES, 1968: 83

²⁴ Correio Paulistano. 20 de Dezembro de 1867. P. 01. *Apud.* DEBES, C. *Ibidem.* Pp. 83-84.

*Campinas não era um passeio rodeado de ostentação e vaidade; que delegado do Governo Imperial alli se tinha dirigido só e unicamente para tratar de um dos mais vitaes interesses da província, pois que assim considerava o prolongamento da estrada de ferro até Campinas.*²⁵ No discurso o presidente da província buscou demonstrar as vantagens que adviriam para a cafeicultura com a vinda da ferrovia, especialmente no que se referia à diminuição do custo nos transportes.

O resultado da assembléia foi positivo, pois nesse mesmo dia foram subscritas 5.000 ações, totalizando mais de $\frac{1}{5}$ do capital necessário à empresa. Formaram-se, ainda, comissões com a incumbência de divulgar a iniciativa e reunir novos acionistas. O quadro dessas comissões apresenta um verdadeiro mapeamento dos pontos de influência de alguns dos principais fazendeiros da região.²⁶

A 30 de Janeiro de 1868 a Companhia Paulista se consolida e elege sua primeira diretoria: como presidente, Clemente Falcão de Souza Filho; e como diretores, Inácio Wallace da Gama Cochrane, Bernardo Avelino Gavião Peixoto, Francisco Antonio de Souza Queiroz e Martinho da Silva Prado. A companhia depois de formada passou por um período de organização em sua estrutura tendo o governo imperial concedido a autorização oficial para funcionar apenas em 28 de Novembro de 1869, pelo decreto 4283.

Attendendo ao que me requereu a Companhia Paulista de estrada de ferro de Jundiahy a Campinas, devidamente representada, e de conformidade com a minha immediata resolução de 22 de Agosto último, tomada sobre parecer da Secção dos Negócios do Império do Conselho de Estado, exarado em consulta de 8 de Junho do

²⁵ Correio Paulistano, 20 de Dezembro de 1867. P.02. *Apud.* DEBES, C. *Ibidem.* Pp. 85-87

²⁶ Segundo o jornal Diário de São Paulo de 21 de Dezembro de 1867 as cidades das comissões foram as segintes: São Paulo, Campinas, Amparo, Mogi-Mirim, Limeira, Rio Claro, Constituição (Piracicaba), Capivari, Belém do Descalvado, Pirassununga, São Carlos do Pinhal, Araraquara e Santos. *Apud.* DEBES, 1968: 129.

corrente anno, Hei por bem conceder-lhe a necessária autorização para funcionar e aprovar os respectivos Estatutos com as modificações que com este baixam, assignadas por Joaquim Antão Fernades Leão, do meu Conselho, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas, que assim o tenha entendido e faça executar.

*Palacio do Rio de janeiro, em 28 de Novembro de 1868, 47º. Da Independência e do Império. – Com a rubrica de Sua Magestade O Imperador. – Joaquim Antão Fernandes Leão.*²⁷

1.2. Campinas à espera do trem: as expectativas da cidade sobre a chegada da ferrovia.

Grande parte da riqueza de Campinas na década de 1860 provinha da cafeicultura.²⁸ Augusto Emílio Zaluar, viajante que esteve em Campinas entre 1860 e 1861 observou em seu livro *Peregrinação pela Província de São Paulo* que a cidade estava em crescimento, na qual o *progresso geral* acelerava-se com *rapidez notável*.

Zaluar afirma que *os habitantes de Campinas não podem gozar ainda com facilidade de todos os regalos que a civilização das grandes cidades proporciona a seus moradores; mas em compensação sobram-lhes os desejos e os meios de em breve o conseguirem*". Entretanto, os *“elementos de grandeza, que ora prometem um tão risonho porvir aos campineiros dependem de um auxílio que, se lhes for negado, fará estacionar o seu desenvolvimento e até comprometer o seu futuro.*

²⁷ MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 26 de Setembro de 1869.

²⁸ Cf. SEMEGHINI, 1991; MATOS, 1986

Este auxílio ao desenvolvimento seria a *estrada de ferro*, pois estava convencido de que *a estrada de ferro de Santos a Campinas, apenas realizada, abrirá como por encanto novos e fecundos mananciais de riqueza pública, e é sem dúvida a única e a real garantia do futuro que corre aos lavradores do sul da província de São Paulo. A falta de vias de condução, e por conseqüência a dificuldade e careza dos transportes, sobrecarrega de ônus tão pesados as povoações desta parte da província, que não há interesse que possa resistir sem abalo a este imposto exagerado e constante.*²⁹

As palavras de Zaluar, bem como as próprias justificativas de Saldanha Marinho quanto às vantagens econômicas que viriam com a estrada de ferro, de certa forma reforçam a interpretação de que a ferrovia teria ido para a cidade em virtude da busca por meios de transporte mais eficientes para escoar a crescente produção, no caso cafeeira.

De fato a ferrovia possibilitaria um aumento nas margens de lucro na produção cafeeira ao reduzir os custos com o transporte e ao eliminar as perdas de produto. Além disso, ela teria liberado parte do capital que estaria imobilizado nos “muare”, bem como teria permitido que se utilizasse na lavoura cafeeira os escravos antes deslocados para acompanhar as tropas.³⁰

A questão dos transportes é das mais importantes nesse período ao se verificar o número de artigos publicados nos jornais nesse período, seja com referência à ferrovia ou mesmo tratando das estradas regulares já existentes. Não se pode negar a importância da questão dos transportes sob o ponto de vista da análise econômica, entretanto as transformações advindas do tráfego ferroviário não devem ser entendidas exclusivamente sob esta ótica.

²⁹ ZALUAR, Augusto Emílio. Peregrinação pela Província de São Paulo. (1860-1861) São Paulo: Itatiaia, 1975. P.133-135.

³⁰ Cf. MATOS, 1986 e SEMEGHINI, 1991

Pode-se também tentar perceber a maneira como a ferrovia alterou as percepções do cotidiano no que se refere aos transportes, como na viagem de Jundiaí à cidade. Em junho de 1870 a Gazeta de Campinas coloca a questão das estradas entre os *objetos que mais tem merecido a nossa consideração*, figurando *sempre com individuado reparo*. Isso porque esse assunto *tem sido, salva uma ou outra exceção, com raras intercadências, o programma de todos os partidos e a burla de todos os programmas*. Assim, as estradas, antes de tornar-se uma questão de desenvolvimento ou modernização, tornam-se uma questão política, sendo ponto importante nas disputas pelo poder, seja nos municípios ou na província, embora sem que muito fosse feito para executar as obras, pois se afirma que *o paiz tem visto constantemente solapadas as suas esperanças com relação a um dos seus maiores empenhos. Isto é uma verdade. Os declamadores banaes fizeram-na sedição, porém os homens de boa vontade confessam a precisão de procamal-a até que se faça ouvir e sentir, a um tempo*.

A Gazeta de Campinas, como voz de seus concidadãos, imbuía-se do dever de *não afrouxar no thema até que para elle se voltem seriamente os devidos cuidados*, pois *algum dia se hão de pôr em jogo as molas perras do machinismo administrativo cedendo ao influxo que virá na alluvião de todas as forças sociaes, chamadas ao seu almejado desinvolvimento pela própria energia viril, á luz benéfica do progresso*.³¹

No que se refere especificamente à estrada entre Jundiaí e Campinas, em artigo da secção *Collaboração* de 29 de Dezembro de 1870, assinado apenas por *Um Lavrador*, pede-se atenção especial ao então presidente da província, Sr. Costa Pinto, pessoa que segundo o jornal *pelo menos se afigura mais competente para ouvir os reclamos dos paulistas, porque conhece a província e suas necessidades vitaes*. Isso porque segundo o

³¹ AEL. Gazeta de Campinas. 19 de junho de 1870. p. 01 Francisco Quirino dos Santos

jornal depois do sr. Saldanha Marinho não tivemos um verdadeiro administrador; por que aquelles que o sucederam não reuniam nem a capacidade nem a esperiência, á dedicação; cegos pelas paixões mesquinhas, levantadas pela política dos corrilhos; intrumentos de alguns felizes que na capital da província os moviam a seu talante.

O texto explica com um pouco mais de precisão os pontos críticos da estrada: S. exa. sabe por experiência própria de que vantagem é essa estrada para a província e de quanto movimento; o transito por ahi é grande.

Pois bem, entramos no tempo das chuvas e a 'conservação' é má.

*Entre os Dous Córregos e Campinas existem dous pontilhões cahidos, sendo-se forçado a passar pelos córregos que já vão ficando de **transito incommodo para os carros, trolls e tropas, visto como ahi se estão formando grandes lamaçaes.***

*Além destes há outros pontos que em breve precisarão de maiores e mais dispendiosos convertos, ao passo que **fazendo-se agora alguns 'reparos', não consumirão mais tarde grandes verbas do orçamento.** O sr. Costa Pinto sabe muito bem que o grande engenheiro das estradas do centro do Brasil não presta bons serviços nesta quadra chuvosa.*

Convém, portanto, que se cuide da conservação do que foi feito e que prestava uma utilidade, senão correspondendo ás verdadeiras necessidades do publico, ao menos á mais urgente – a de ter por onde passar.

Meses antes da inauguração da ferrovia entre Jundiaí e Campinas um relato de um viajante, J. Van Halle, publicado na Gazeta de Campinas em 06 de janeiro de 1872 chama a atenção por demonstrar os problemas da estrada. Ele era *um illustre viajante que percorre o Brasil, estudando-o com a devida atenção e colhendo notas para **descrever-lhe a indole, os habitantes, e sobre tudo os grandes elementos de prosperidades e riquezas. Certamente***

somos dignos do exame e da analyse de todos os espíritos, reflectidos que nos queiram fazer justiça, até hoje quasi negada no estrangeiro a este pobre povo tão destituído de qualidades e só amaciada ao nuto das ordens e mandamentos vindos do alto, da eminencia onde pairam todas as perfeições e dotes humanos e divinos. (...)

*É um opusculo de curiosa leitura e que traz importantes munidencias acerca da republica vencida, seu estado, organização e governo no dominio de Lopez. Neste folheto o sr. Van Halle conta a sua mesma viagem e residencia em Assumpção cuja vida especial nos descreve em traços rapidos mais salientes n'um periodo immediatamente anterior á guerra.*³²

O seu relato é parte de alguns artigos que ele escreve para a Gazeta de Campinas intitulados *Impressões de minha viagem ao Brasil – Progressus-Industria-Veritas*. O que se menciona tem como subtítulo *Viagem de São Paulo a Campinas*, onde nessa cidade ele esperava *encontrar identica felicidade entre as autoridades e a população desta laboriosa e commercial cidade de Campinas, que me proponho a visitar (...)*.³³

Até Jundiaí Van Halle percorre o trajeto de trem pela São Paulo Railway e depois de deixar *a estação da Estrada de Ferro em Jundiahy, instalamo-nos numa espécie de carruagem (troll) puxado por quatro mulas, tendo por cocheiro um negro de rosto bastante intelligente, e a nosso lado a amavel sociedade de uma senhora de Campinas, e partimos a bom correr, pela unica estrada publica que vai a Campinas.*

³² AEL. Gazeta de Campinas. 11 de fevereiro de 1872 J. Van Halle chegara a Campinas *com cartas e recommendações de pessoas qualificadas, bem como a apresentação da imprensa dā-no como um homem digno de apreço e consideração*. Além disso, ele “brindou” o jornal *com um exemplar da sua obra Lopez – Viagem ao Paraguay, episodios da vida intima do ex-ditador e de sua favorita Eliza Linch*.

³³ Um dos proósitos da visita de Van Halle, segundo ele, era *continuar meus estudos sobre sua notável lavoura de café, de algodão, e sua colônia de allemães introduzidos e installados em terras do laborioso e intelligente sr. Joaquim Bonifácio do Amaral, do qual tanto se tem fallado; bem como visitar essa formosa igreja Matriz da Conceição que há mais de 64 annos está em construção, sendo feita em sua maior parte de terra!*

Mas que horrível caminho entre estas duas cidades! Nunca em minhas viagens passadas encontrei tão perigoso quebra-cabeças! Eis o unico caminho que existe entre Jundiahi e Campinas!

Lama e lagoa a inundarem o caminho; precipíucios ocasionados pelas grandes massas de água estagnadas; pontes quebradas (nenhuma em bom estado). Por duas vezes o nosso pobre vehiculo atolou-se quase completamente e graças a alguns bravos carroceiros e seus bois, á força do trabalho, fomos salvos desse inferno.

Mais tarde e apenas a tres léguas da cidade, nosso TROLL virou em um morro, e ei-nos, viajantes de ambos os sexos, cocheiros, bestas, malas, armas e bagagens precipitados em confusão na agua e na lama!! E isto repito ainda: na única estrada que vem de Jundiahy a Campinas; e em uma das mais bellas provincias deste vasto Imperio.

Van Halle mostrou a precariedade da estrada entre Jundiaí e Campinas, enfatizando o fato de ela ser a única via pública entre essas duas cidades, o que tornava a péssima conservação em que se encontrava ainda mais grave, e mostrando as situações “inusitadas” a que eram submetidos os que faziam essa travessia. E supõe: *Facilmente se calculará o que devem soffrer estes pobres conductores de pesadas carroças, e os tropeiros, que vem-se obrigados a ganhar o pão quotidiano tão duramente por taes caminhos.*

Van Halle critica a situação e expõe a importância da infra-estrutura para qualquer país, mesmo aqueles que não são industriais, como o Brasil:

As vias públicas são o pão necessario para a vida em qualquer paiz, e principalmente no Brasil onde a industria propriamente dita é praticamente nulla, e que só deve contar com a agricultura, o único recurso de prosperidade e de riqueza do Brasil.

A conservação das estradas publicas, as ruas, e a iluminação de uma cidade, digo, são as primeiras necessidades que se deve tomar a sério e a peito. Tal é o dever das

Assembléias Provinciaes, e das câmaras municipaes que devem zelar pelas localidades que lhes votaram uma missão de confiança.

E esta questão affecta não somente o commercio como a segurança dos habitantes, e eis a questão que torna mais digna de attenção.

Nota-se que o pensamento de Van Halle sobre as vias de tráfego ultrapassa a questão do simples conforto. A conservação das estradas que possibilitarão o transporte, junto com a iluminação, é uma questão de segurança. Isso torna a política com relação a essas questões necessária a qualquer país, seja ele industrializado ou não.

Além disso, é possível pensar que Van Halle, e talvez a própria Gazeta de Campinas, imbuem-se do dever de dizer *duas palavras* por aquelles que sobrevivem de fazer esse trajeto entre Campinas e Jundiaí, em opposição aos políticos encarregados de prover as necessidades da população: *Não são estes Edis (conselheiros) que sentam-se com tanta gravidade, nestas espécies de Cenáculos que soffrem!*

Mas devem uma vez pelo menos pensar maduramente na importante missão que lhes foi confiada por seus compatriotas, afim de tomarem a peito os interesses de seus múnicipes que elles representam. E pensar uma vez conscienciosamente nestes pobres indivíduos, que são obrigados a ganhar a vida tão difícil e desgraçadamente nos caminhos e estradas publicasnem mesmo ousando lastimar-se.

Por fim, Van Halle chegou a Campinas, ***depois de tantas contrariedades nesse desgraçado caminho***, com uma chuva diluviana, com o rosto batido pelo vento, o corpo alquebrado, a roupa rasgada e cheia de lama, quase impossivel de ser reconhecido; com

*os livros, notas de estudos, objectos de viagem os mais necessarios, guardados com tanto cuidado nas mallas e caixas soldas cheias de agua e lama.*³⁴

O relato de Van Halle chama a atenção por abordar questões de grande interesse na época a partir das situações por ele vividas no percurso pela estrada entre Jundiaí e Campinas. Suas críticas às condições das estradas públicas, entretanto, não são isoladas. Como mencionado, esse é um tema recorrente e recebe destaque desde o primeiro ano da Gazeta de Campinas.

O “tom” dado às discussões sobre as estradas e sobre as condições do transporte no país passa ao público leitor a idéia de que a vinda da ferrovia para a cidade não se trata de um substituto às possibilidades de transporte já existentes, mas um complemento que representa um passo a mais rumo à modernização dos transportes.

Embora as motivações sejam de ordem material, elas são buscadas também por serem referências de valores a serem perseguidos. Tal modernização, com a mudança nos transportes proporcionada pela ferrovia, entretanto, não ocorreu apenas em termos econômicos, mas também em termos de percepções da natureza e de mundo.

Hardman (1988: 24) ressalta, nesse sentido, o “poder transfigurador da locomotiva, os efeitos da velocidade sobre a percepção espaço-temporal, o deslocamento rápido propiciado pela força do maquinismo, alterando a visão da paisagem e dos passantes”. Furtado (1998: 34) e Schivelbusch (1986) mostram que, ao ser inserida no cotidiano, a ferrovia proporcionou novas formas de percepção da realidade, especialmente quanto à relação do homem com o tempo e o espaço, de modo que as características do ambiente mecânico determinaram “profundas perturbações na percepção e no conhecimento acerca do tempo e do espaço que se tinha até então”.

³⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 06 de janeiro de 1872.

As impressões de Thomas de Quincey sobre as viagens nas carruagens mostram que a experiência com transporte puxado por animais não trazia dúvidas quanto à velocidade a que se estava. Não era preciso nenhum instrumento para indicá-la, pois podia ser ouvida, vista e sentida.³⁵ Assim, as noções de tempo e espaço anteriores ao advento ferroviário foram praticamente aniquiladas e, até mesmo, implicaram o surgimento de uma nova paisagem, tamanho o impacto de adaptação às condições da viagem ferroviária. (SCHIVELBUSCH, 1986: 10; 55) Desta maneira, tais transformações modificaram a relação do homem com a natureza e trouxeram, segundo Lessa (1993: 23-24), uma “perda da relação sensorial”, uma perda da “relação mimética” com o meio.

Hardman (1988: 26-27) chega a dizer que a própria atmosfera de meados do século XIX se diferenciou em tudo do “figurativismo bucólico anterior”, quando as manufaturas ainda apareciam bem enquadradas nas paisagens campestres ou quando pequenos comboios desfilavam tranquilos, de modo a dar a impressão de ali “quedarem” como “manchas indistintas no vazio das lhanuras, à espera de serem apascentados”.

Para este autor, (1988: 26-27), foi de “forma fluida, volátil e vaporosa que se estava constituindo a paisagem típica da era urbano-industrial”, como se pode contemplar pela obra de Willian Turner *Chuva, Vapor e velocidade*. “A imagem do trem fantasma desponta, em troca, tendo atrás de si a desordem da urbe”. O tempo foi pulverizado em instantes inacessíveis e o espaço vencido a cada metro de trilho afixado nas ferrovias.

³⁵ “Seated in the old mail coach, we needed no evidence out of ourselves to indicate the velocity (...) The vital experience of the glad animal sensibilities made doubts impossible on the question of our speed; we herd our speed, we saw, we felt it as a thrilling; and this speed was not the product of blind insensate agencies, that had no sympathy to give, but was incarnated in the fiery eyeballs of the noblest among brutes, in dilated nostril, spasmodic muscles, and thunder-beating hoofs”. Thomas de Quincey. The collected writings. London : David Masson, 1897. Pp 283-284. *Apud*. SCHIVELBUSCH, 1986: 11-12.

A estrada de ferro surgiu em todos os locais pelos quais passou como elemento simbólico desbravador de espaços, do domínio do homem sobre a natureza, dos prodígios científicos e das trocas culturais que ela proporcionava.



William Turner. "Rain, Steam and Speed", 1844.

E em Campinas, dias antes da inauguração da linha até Jundiaí, a expectativa quanto à abertura do tráfego valorizava exatamente esse papel da estrada de ferro:

E quando invade o deserto, quebra-lhe o silêncio; dá fertilidade a áridas terras; alegra a sombria solidão das florestas gigantescas e seculares, onde a natureza se ostenta triste pela ausência da actividade humana; ahi funda nucleos de população, anima o trabalho, lança o germen de civilização.

*Prodigioso invento do seculo scientifico, em que vivemos, as estradas de ferro recordando sempre a Victoria e o domínio da intelligencia sobre as forças materiais presagiam e facilitam as trocas das idéas, pelo estreitamento das relações, pela vulgarização das sciencias, das artes, e de tantas outras condições de aperfeiçoamento social.*³⁶ Depois, no exemplar do dia da inauguração da ferrovia, a Gazeta exaltava a máquina a vapor, que *não somente mata a distância: ella destróe os preconceitos, a rotina, os velhos e maus habitos.*³⁷

³⁶ AEL. Gazeta de Campinas. 04 de agosto de 1872

³⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 11 de agosto de 1872.

Desse modo, a ferrovia não era apenas representativa de progresso material, mas também da possibilidade de trazer a Campinas valores ligados à noção de progresso e civilização então existentes, de cosmopolitismo, que propiciaria “intercâmbios culturais”, romperia quaisquer barreiras entre os homens e traria um futuro de prosperidade por onde quer que seus trilhos passassem. E aos olhos dos contemporâneos não haveria de ser diferente com Campinas.

É com grande nitidez que se percebe a expectativa gerada na cidade pela vinda da ferrovia. A estação já servia como referência na cidade antes mesmo do início do tráfego entre Jundiá e Campinas, como mostram alguns anúncios comerciais nos jornais. No que diz respeito a essa expectativa em relação à ferrovia, uma imagem anterior ao tráfego ferroviário se constitui simbólica.



Fonte: AEL. Gazeta de Campinas 28 de Abril de 1872.

A ilustração acompanha anúncio de uma casa comercial *Ferreira Novo & Filho* que trazia diversos artigos da corte, como um *grandioso sortimento de fazendas, ferragens,*

*louças e molhados, sendo a maior parte vindo por encomenda das principais fábricas da Europa.*³⁸ Nela se vê um cavaleiro, ou um tropeiro, que olha ao longe uma locomotiva e seus vagões. Nota-se também que tanto a locomotiva quanto o tropeiro estão voltados para o mesmo sentido.

Ao se pensar na imagem como ilustração de uma propaganda, o mais lógico é que ela sirva de apologia ao que está sendo “propagandeado”, no caso o estabelecimento comercial. Pelo sentido em que estão posicionados o tropeiro e locomotiva, aquele se encontra à frente. Assim, a imagem vinculada à propaganda da casa de comércio poderia traduzir a permanência da utilização do antigo meio de transporte na busca de seus produtos na corte, evidenciando a tentativa de manter a “tradição” do estabelecimento em meio ao período de transformação. Ou ao contrário: de que a ferrovia seria a grande responsável pela possibilidade de se adquirir produtos tão “modernos” quanto o próprio invento e que vinham da Europa.

Ao se fazer um paralelo entre a imagem e o momento pelo qual Campinas passava, tem-se a impressão de que as duas figuras presentes na imagem podem ser interpretadas como metáforas de uma cidade que ainda era possuidora de valores tradicionais e que contemplava a chegada rápida do progresso, que consigo trazia transformações, diretas ou não, à vida de todos, em termos materiais e culturais.

Ao se separar em três os personagens presentes na imagem: o cavalo, o animal; a locomotiva, a máquina; e o homem, vestido como alguém do meio rural, ou apenas não-urbano, pode-se toma-la como a contemplação do advento tecnológico pelo homem que monta o cavalo, e não passa despercebido o seu olhar de espanto perante a máquina que

³⁸ Ael. Gazeta de Campinas. 28 de Abril de 1872.

supera em muitos Horse-Power sua montaria, até então o meio de transporte mais eficaz e veloz.

Ainda que não se possam precisar objetivamente as intenções da imagem ela passa um sentimento de expectativa. Expectativa essa que foi traduzida em jornais e posteriormente nos almanaques da cidade ao longo da construção da ferrovia, onde se pode encontrar em que fase a estrada de ferro se encontrava bem como projeções sobre quando ficaria pronto o trajeto entre Jundiaí e Campinas. Como será mostrado adiante, havia otimismo quanto ao adiantamento dos trabalhos e à chegada da ferrovia com antecedência em relação ao prazo esperado e, portanto, essa expectativa não era injustificada, pois tinha como base as projeções da própria Companhia Paulista, que havia traçado planos econômicos e rápidos para a construção da linha.

Ao começar o empreendimento ferroviário, a Companhia Paulista possuía o Plano Brunlees, nome dado em referência ao engenheiro que o projetou. Entretanto, para a execução efetiva da linha, vários pontos de tais estudos foram refeitos ou desenvolvidos de modo diferente, tanto em busca de uma maior economia nos gastos quanto pela necessidade de se adaptar o plano à realidade da execução.

A economia de recursos prevista seria sensível se comparada com o plano Brunlees e seu valor variou muito até que os estudos definitivos da linha fossem realizados. O plano Brunlees era orçado em *cinco mil contos*, a proposta do Barão de Mauá para a execução foi possuía um custo total de *quatro mil e quinhentos contos* e a partir das *reduções do Dr. Viriato de Medeiros, feitas sobre o orçamento de Brunlees* em Maio de 1864 tinha-se um orçamento de *quatro mil duzentos e quarenta e três contos*. Pelo plano a ser executado pela Companhia Paulista o valor total a ser gasto seria de *3:600 contos no máximo*.

Segundo o relatório de Setembro de 1869, o plano Brunlees era *onerado com pesadas obras de arte como um túnel, ou um viaducto de 868 pés*, ao passo que o plano a ser desenvolvido não haveria *nem túnel, nem viaducto, e no qual a obra mais custosa de arte a fazer-se é a ponte sobre o rio Jundiahy*. O texto ainda afirma: *Vós sabeis de que exíguas proporções é este rio!* Além disso, pelo plano Brunlees deveria haver *declives fortíssimos*, quando o que acabou por se projetar foi *um traçado em que só existe uma rampa com o declive de um em cinquenta, e isso mesmo no sentido de mínimo tráfego, que é de Jundiahy para Campinas: todas as outras são muito mais doces!*

A própria extensão da estrada se modifica, pois o Brunlees havia projetado uma estrada de ferro de *4345 metros* e o que seria construído teria *43317 metros*, 134 metros a menos entre os mesmos pontos, que pela planta Brunlees seria *nas immediações do cemitério de Campinas, muito a quem de seu portão*.³⁹

Foi proposta então uma diminuição de gastos ao máximo para que ela pudesse entrar em uso o mais rápido possível. Entretanto, mesmo a Companhia Paulista tendo sido formada no princípio de 1868, pouco antes da publicação do relatório de Setembro de 1869, não se pôde começar os trabalhos na estrada de ferro pelo fato de ainda não ter o orçamento e a planta definitivos, de modo que não pôde abrir concorrência à sua construção. *Agora, porém, que a planta já foi remmetida ao Governo para aprovação, e que o orçamento é quase definitivamente conhecido cura a Directoria de mandar publicar pelos jornaes desta cidade [São Paulo] e da Corte as condições technicas geraes, que devem ser executadas na estrada, afim de que cheguem ao conhecimento dos interessados, visto que ellas servirão de baze ao contracto ou contractos, que a directoria terá de fazer.*

³⁹ MFJ. Relatório da Companhia Paulista 26 de Setembro de 1869. Pp. 18-19

Outrosim, vai mandar annunciar que fica aberto um prazo, a contar do 1º. de Outubro próximo futuro, em que, no escriptório da Companhia, se aceitarão propostas para a construcção da estrada, as quaes poderão ser, ou pelo systema de uma empreitada geral, ou de empreitadas parciaes, para em vista das mesmas resolver posteriormente a directoria.

*Esse prazo vai ser o de três mezes, findando-se no último dia de dezembro, se outra cousa não determinardes em vossa alta sabedoria.*⁴⁰

Seis meses depois os trabalhos de construção da linha foram iniciados, em 15 de Março de 1870 e, desde o princípio, as etapas da construção da estrada de ferro foram acompanhadas de perto pela sociedade de Campinas como se percebe nos jornais e posteriormente pelo Almanaque de da cidade.

Segundo as previsões dos empreiteiros o prazo poderia ser antecipado: *marcharão elles [os trabalhos na ferrovia] com tal celeridade , que a continuarem assim, sem o apparecimento e alguma contrariedade, é lícito esperar que sejam terminados antes do prazo convencionando de dois annos: os empreiteiros, ao menos promettem uma antecipação de 3 a 4 mezes.*⁴¹

No Almanaque de Campinas para 1871 lê-se que a *companhia esta construindo a linha férrea entre Jundiahy e Campinas, em continuação de outra que vem de Santos a aquella cidade. (...) Os **trabalhos foram começados a 15 de março de 1870**, e se acham tão adiantados que espera-se ficarem as obras completamente terminadas até dezembro de 1871, pelo custo total de 3.579:456\$000 réis.*⁴² Percebe-se que se esperava que a ferrovia fosse terminada aproximadamente um ano e nove meses após o início de sua construção.

⁴⁰ MFJ. Relatório da Companhia Paulista 26 de Setembro de 1869. Pp.24-25

⁴¹ MFJ. Relatório da Companhia Paulista 25 de Setembro de 1870. Pp. 04-05

⁴² Almanaque para 1871. Pp. 38-40

Para esse adiantamento foi prometido aos empreiteiros um *prêmio* que deveria ser *suficientemente compensado com as rendas do tráfego, que mais cedo começará.*

Assim, **concluídos**, como se espera, **os trabalhos** contractados, e com a antecipação promettida, **restará apenas o assentamento da via permanente**; com o propósito que tem a directoria de ir mandando assentar trilhos a medida que o leito da estrada o permittir, **poderá estar tudo terminado em Maio de 1872.**⁴³

O Almanaque para 1872 expressa a crença de que os trabalhos terminassem um ano e dez meses após o início de sua construção – e isso porque os diretores e empreiteiros estavam se esforçando para entregá-la num prazo mais curto: **pelo contracto celebrado com a empresa Amaral, Faro e Rademake, deviam os trabalhos de preparação do leito da estrada ficar terminados em 15 de março de 1872.** Seguir-se-hiam depois os trabalhos de superestrutura da linha, que consiste no assentamento de dormentes, trilhos e lastro, o que devendo-se fazer no praso de tres a quatro meses, **viria assim a estrada a ficar terminada em junho ou julho de 1872.** Entretanto, pelos esforços da directoria, e actividade dos empreiteiros, **ha hoje fundadas esperanças, senão certeza, de começar a linha a funcionar em janeiro de 1872.**⁴⁴

Ao mesmo tempo em que se preparava o terreno para o assentamento dos trilhos, o fornecimento de dormentes já havia sido *contractado desde 3 de Maio*, da mesma forma que o material necessário para a construção da ferrovia estava sendo encomendado na Europa:

Quanto aos materiaes, que tem de vir da Europa, partio do Rio de Janeiro o engenheiro em chefe, dr. João Ernesto Viriato de Medeiros, a 6 do corrente mez, com

⁴³ MFJ. Relatório da Companhia Paulista 25 de Setembro de 1870. Pp. 04-05

⁴⁴ Almanaque para 1872. P.59.

destino a Londres e outros pontos d'aquelle continente, a fim de contractal-los nas fabricas por conta da companhia: assim vencerá a porcentagem que é de estylo pagarem quando se faz uma encommenda.

Em busca de um maior adiantamento nos trabalhos os empreiteiros encarregados de preparar o terreno para o assentamento dos trilhos sugeriram que se mandasse da Europa com a maior urgência trilhos e uma locomotiva para facilitar o trabalho: Levou o dito engenheiro instrucções de com toda a urgência fazer o contracto e a remessa dos trilhos, pontes de ferro e algum trem rodante, pois segundo a reclamação dos empreiteiros, para o movimento mais acelerado de terras é preciso que dentro de 4 ou 5 mezes possa o serviço nos quarto primeiros kilometros da linha ser feito sobre trilhos e por meio de wagons, pagando elles á companhia um espendio equitativo pelo uso dos mesmos.⁴⁵

Enquanto isso em campinas é possível encontrar, desde o princípio da construção da ferrovia, anúncios contratando trabalhadores: *Estrada de ferro de Jundiahy a campinas – Contratam-se trabalhadores para a construcção da dita estrada com o sr. Carlos Dulby, no lugar denominado – Leitão – ou com o empregario em Jundiahy.⁴⁶* Em outros anúncios encontra-se o seguinte: *pedreiros – Precisa-se na Estação, e paga-se bom jornal.⁴⁷*

A construção da linha se daria por etapas e utilizando desde o momento em que fosse possível os trilhos e as máquinas para acelerar sua própria construção. E em 12 de Junho de 1871, como noticia a Gazeta de Campinas *effectuou-se ali [em Jundiaí] o assentamento dos primeiros trilhos na estrada de ferro que nos deve ligar aquella cidade. O nosso amigo sr. Dr. Falcão Filho, digno presidente da Companhia Paulista, pronunciou um discurso ao acto.* A notícia, embora tenha chegado ao jornal resumida em duas linhas, é

⁴⁵ MFJ. Relatório da Companhia Paulista 25 de Setembro de 1870. Pp. 04-05

⁴⁶ AEL. Gazeta de Campinas. 27 de Março de 1870.

⁴⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 13 de Julho de 1871. P.03

*da mais alta significação para todos nós. Raia no horizonte o primeiro reflexo do astro illuminador das nossas charas esperanças!*⁴⁸

Em Setembro de 1871 foi noticiado que chegariam a Campinas *Falcão Filho e uma comitiva de engenheiros percorrendo as obras da estrada de ferro, para que pudesse receber a linha ultimada (...) e em pé de levar os trilhos.*⁴⁹

Assim, no dia 16 daquele mês, *pela tarde chegaram a esta cidade [Campinas] os srs. Drs. Falcão Filho, presidente da directoria da Companhia Paulista, Viriato de Medeiros engenheiro chefe, e Rufino Galvão engenheiro fiscal, além de outras pessoas de comitiva, tendo percorrido a linha toda, cuja conclusão se annunciara para 15 do corrente.*

Então, pois, findos os trabalhos de movimento de terra e superestrutura da nossa estrada de ferro, ao que parece. Consta-nos que ella vai ser recebida.

Ao que nos dizem juizes da maior competencia, não se pode ambicionar obra mais perfeita, tanto pela forma em si quanto pela solidez que é tudo.

Dentro em pouco terá seu termo esta grandiosa empreza; e então nos occuparemos com mais folego das suas minuciosidades. Por hoje cumpre-nos expandir todo o reconhecido de nossos patrícios n'uma fervorosa saudação aos resolutos cavalheiros que puzeram-se á frente e vão levando á cabo, com resultado tão esplendido, este commetimento auspiciosissimo, para toda a província.

A nossa terra estremeceu de jubilo á noticia de chegarem os illustres personagens supra-referidos, e sentia-se ao espalhar do facto que passava ruidoso entre todos nós, aquelle movimento espontâneo do intimo regosijo translúcido na phisiognomia quando oenthusiasmo é verdadeiro e nasce bem no intimo d'alma.

⁴⁸ AEL. Gazeta de Campinas. 15 de junho de 1871 P.02

⁴⁹ AEL. Gazeta de Campinas. 14 de setembro de 1871 P.02

*E, portanto, passadas todas as provas do feliz êxito, aqui teremos a locomotiva em Janeiro proximo inaugurando a sua marcha de progresso e prosperidade para a nossa terra. Ainda bem.*⁵⁰

Em 29 de Dezembro de 1871 *chegaram ao porto de Santos dois navios carregados com material para a estrada de ferro,*⁵¹ o que gerou mais expectativa quanto ao término das obras, pois dali o material iria para São Paulo e de São Paulo para Jundiaí, por meio da São Paulo Railway,

Tanto que em 15 de fevereiro de 1872 dava-se por certo que a ferrovia seria inaugurada em Março daquele ano: *A nossa Camara Municipal, em sua última sessão, acaba de dar um passo que todos esperávamos como medida altamente significativa do nosso entusiasmo pelos progressos do paiz e principalmente do municipio. Sabe-se que deve ser innaugurada a linha férrea de Jundiahy a esta cidade em o dia 15 de Março, conforme se tem annunciado. Este facto não deve passar desapercibido e sem signal que o aquilate devidamente nos fastos da nossa vida florescente.*

Com isso deu-se início à organização das festividades que deveriam ocorrer no dia: *E, pois, temos de saudar com todo o jubilo aquelle risonho dia. Para preparar-lhe as festas, a Camara nomeou duas commisões que devem tirar uma colecta por ambas as freguezias de Campinas; e compões-se a primeira dos srs. Dr. Joaquim J. Vieira de carvalho, J. M. Alves Cruz e Revon. ... padre J. Joaquim de Souza e Oliveira vigário da Conceição; compõe-se a segunda dos srs.: drs. M. F. de Campos salees, Jorge Miranda e major J. Martins de Azevedo.*

⁵⁰ AEL. Gazeta de Campinas. 21 de setembro de 1871. P.02

⁵¹ AEL. Gazeta de Campinas. 06 de janeiro de 1872. P.02

Consta-nos que o producto das duas listas, por estes dias, já atingiu a perto de quatrocentos réis.

Mais de espaço daremos outras informações, bem como afinal o programma que se resolver para estes actos.

O que vamos ver com toda certeza é confirmarem-se ainda uma vez os brios do nosso generoso povo, sempre disposto a receber na devida altura e digno apreço os grande benefícios da civilização.

Como foi mostrado anteriormente, a própria Companhia Paulista acreditava na possibilidade de adiantamento nos trabalhos, como figura no relatório de 28 de Janeiro de 1872, de maneira que *marchavam os trabalhos de modo a esperar-se que em 15 de Março passado estariam concluídos elles integralmente para poder a linha funcionar.* Entretanto, como se encontra no relatório seguinte, fortes chuvas acabam por fazer desabar parte dos trilhos da São Paulo Railway, interrompendo o trânsito ferroviário: *os desmoronamentos, porém, da serra de Santos em Fevereiro do corrente anno, interromperam o trânsito entre a Capital e Santos, e assim os trilhos, e outros materiaes precisos, não podiam subir dessa localidade.*⁵²

Com isso, Campinas vê adiados seus planos de ter a ferrovia em funcionamento, o que parece aumentar ainda mais a expectativa cercava a vinda da ferrovia. *A Companhia Paulista não póde inaugurar sua linha por todo o mez próximo, como pretendia e se auspiciava do estado e andamento dos trabalhos. Não póde porque tem o resto dos seus trilhos inda em baixo da serra; e assim não se conclue o respectivo assentamento. Este transtorno não afecta só á Companhia Paulista simplesmente; afecta ao publico inteiro*

⁵² MFJ. Relatório da Companhia Paulista 28 de Setembro de 1872. Pp. 04-05

empenhado pelo goso que lhe ia proporcionar já a nova construção entre Jundiahy e Campinas.

Nesse artigo, a Gazeta de Campinas questiona se não existe outro meio de adiantar os trabalhos e propõe à Companhia Paulista que fizessem subir a serra os trilhos que estavam em Santos de outro modo: *Mas não poderá a empresa obter um meio qualquer de conducção para o material que lá ficou emprazado? (...) Há o expediente de fretarem-se carros.*

Essa sugestão tem como base os lucros que a ferrovia teria partir do momento em que tivesse início o tráfego ferroviário, o que permitiria cobrir os gastos com as viagens entre Santos e São Paulo isso, fazendo-se os cálculos pelo valor mais alto que se cobraria numa viagem destas:

Um vehiculo destes carrega apenas uma tonelada, que equivale a quatro trilhos. Feitas as contas dos trilhos que tem de subir, verifica-se que são precisos quinhentos carros, ou antes quinhentas viagens para dar com elles todos em São Paulo. Ora , estas viagens, cada uma calculada em cincoenta mil réis, vem a custar vinte e cinco contos de réis. Parece-nos que este calculo é feito pelo máximo, pois é provável que os conductores de Santo Amaro e mesmo de outras partes affluam ao convite de modo a baratearem o frete.

(...) conclue-se a estrada e começa a dar rendimento. Resta ver se a receita provável de dous mezes não compensará aquella despeza. Pois o nosso caninho de ferro não nos dará quinze contos de réis por mez de lucro líquido para cobrir sem computar mesmo trafego de cargas, só considerando o movimento de passageiros?

Apresenta-se, assim, a perspectiva de certeza sobre os lucros e realizações positivas da ferrovia e questiona-se o que se faria com as pessoas que haviam sido contratadas para

trabalhar nas obras: *e podemos e devemos nós-outros despedir os nossos operários, dar tréguas a bem augurada marcha dos nossos esforços e esperar infinitamente que tudo volte aos antigos eixos?* As projeções feitas com relação ao fechamento do trânsito ferroviário até São Paulo causado pelos desmoronamentos vão de 4 a 6 meses, o que para o Jornal não constituiria apenas um prejuízo, mas uma *calamidade*. (...) ***Que enorme dispendio de tempo, que é um capital preciosissimo e irreparavel quando perdido!***⁵³

Nesse mesmo artigo encontra-se um dos primeiros pedidos pelo uso da ferrovia a partir de Jundiaí ao ponto que já estava concluído ou em vias de conclusão, a estação de Valinhos: ***Não se poderia pôr desde já a disposição dos passageiros o pedaço concluído até a estação dos Vallinhos? Estamos n'uma verdadeira ancia de Tântalo, com a abundância ali tão perto e sem um sede de água que nos sacie.***

Dias depois, já em Março, a Gazeta de Campinas divulgou que *segundo ouvimos à pessoa fide-digno e bem informada, abre-se no dia 15 do corrente mez a linha férrea entre Jundiahy e esta cidade, dos Vallinhos em diante*. [i.e., entre Jundiaí e Valinhos] ***É um acto que devemos louvar ao directório da Companhia Paulista por satisfazer a uma necessidade publica e a uma aspiração geral.***⁵⁴

Entretanto, antes de serem inaugurados quaisquer trechos da nova ferrovia havia outras questões a serem resolvidas pela Companhia Paulista no que se refere à sua a relação com a São Paulo Railway a cerca do trânsito dos trens em Jundiaí. Isso porque duas questões surgiam: se deveria ser construída uma estação da Companhia Paulista naquela cidade ou se seus trens transitariam pelas linhas da “Ingleza”.

⁵³ AEL. Gazeta de Campinas. 22 de Fevereiro de 1872. P.01

⁵⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 03 de Março de 1872. P.02

No relatório de Julho de 1871 a Companhia Paulista explicava as questões. Sobre a construção de uma estação em Jundiaí, em princípio, o então presidente da província Saldanha Marinho aprovou a planta da estrada de ferro notando que nela havia quatro estações entre Jundiaí e Campinas: a dessa cidade, a de Samambaia, de Valinhos e uma em Jundiaí com caráter preventivo, *para ficar a Companhia Paulista resguardada de qualquer eventualidade*. Porém, o engenheiro Fiscal da São Paulo Railway – Firmo José de Mello – dizia ser *a estação de Jundiahy completamente desnecessária por ser do interesse da Companhia da via férrea de Santos à Jundiahy receber em qualquer de suas estações passageiros e cargas as da outra Companhia e vice-versa*.

A segunda questão, sobre o trânsito mútuo entre as companhias, ocupava a atenção da diretoria da Companhia Paulista desde Fevereiro de 1870. No dia 10 daquele mês e ano a Companhia Paulista havia encaminhado um ofício ao superintendente da São Paulo railway na cidade de São Paulo, Daniel M. Fox, no qual sugeria que, para o melhor desenvolvimento das negociações, a São Paulo Railway o delegasse plenos poderes para tratar da questão bem como instruções sobre quais condições os acordos deveriam firmar-se. Entretanto, Fox encaminhou para Londres o referido ofício e a resposta *não foi na conformidade do pedido, pois limitou-se a Directoria Inglesa a declarar que faria tudo quanto estivesse ao seu alcance para trabalhar em harmonia com a Companhia Paulista*.

Desconte com a resposta um tanto quanto lacônica, nas palavras do relatório, a diretoria da Companhia Paulista decidiu ir “pessoalmente” com Daniel Fox, mas *pouco ou quase nada adiantou*. Segundo o relatório, a Companhia Paulista havia procurado Fox na condição de superintendente, porém ele *respondeu como simples particular: esperava-se uma peça oficial, em que, segundo as intruções de sua directoria, dicesse francamente qual o acordo possível, e apenas se colheo uma carta de indivíduo a indivíduo, em que*

haviam idéias para accôrdo, mas em que muito se cogitou de declarar que eram a simples lembranças de Fox, mero partícula, mas não uma correspondência official do superintendente.

Para a Companhia Paulista essa resposta foi evasiva, considerada um *estranho procedimento!*. Pois de um lado a Companhia Paulista *tinha necessidade de tratar com a Companhia Ingleza acerca de um assumpto e serviço, que era muito conhecido desta: dirige-se francamente a ella, e diz – faça sua proposta;* de outro lado, a *Companhia Ingleza mette-se atraz de nuvens e responde – tenho muito boa vontade.* Assim a Companhia Paulista conclui: *É uma resposta que não responde.*

Em nova tentativa, a Companhia Paulista *provoca Fox a ser mais explícito,* e este *despe-se primeiro da qualidade e posição official, e responde depois apontando algumas idéias ou lembranças.*

Segundo o relatório, tais *idéias e lembranças* eram *no sentido de entregar-se o tráfego da linha Paulista á Companhia Ingleza, repartindo-se depois os rendimentos da estrada com porcentagens desvantajosas a nós [Companhia Paulista].* Ou seja, a proposta, ou melhor, idéia, da São Paulo Railway era de que a Companhia Paulista detivesse os direitos sobre o uso da linha, mas que os trens utilizados na mesma fossem os pertencentes à São Paulo Railway.

Pelo tempo que a São Paulo Railway levou nas discussões, as respostas evasivas e depois pela proposta de uso exclusivo dos trens dessa companhia na linha da Companhia Paulista pode-se entender que a Inglesa quis postergar ao máximo a discussão para forçar a aceitação de suas *lembranças e idéias.* Assim, apesar de ela haver abdicado da construção da linha até Campinas, não havia razão para não lucrar com o uso da ferrovia construída

por outra empresa, e se pudesse ditar condições que notoriamente a beneficiariam tanto melhor, já que era ela quem possuía a infra-estrutura básica montada em Jundiaí.

Como consta no relatório isso seria *uma verdadeira mutilação da nossa Companhia e uma quasi absorpção della pela Companhia Inglesa*, o que levou à organização um novo *projecto de accordo* para ser enviado à Londres, que estivesse em sintonia com os desenvolvidos na Europa, sua *idéia capital (...) é o trânsito recíproco pelas duas linhas, fazendo cada Companhia o seu tráfego independente*.

Em 20 de Outubro de 1870, a São Paulo Railway responde dizendo que só se aceitaria a negociação *no sentido de ser feito o tráfego da Companhia Paulista pela Companhia Inglesa*, o que se constituiria uma proposta diferente das duas anteriores. No sentido de mostrar que não aceitaria, a Companhia Paulista mandou comprar *todo o trem rodante preciso, significando-se assim que era formal e inabalável a resolução de não se entregar o nosso tráfego á Companhia Inglesa*.

A falta de resolução por parte das Companhias levou ao Governo Imperial a tomar uma resolução e, em 06 de Julho de 1871, publicar no *Aviso do Ministério dos negócios da Agricultura, Commercio e Obras publicas* que o engenheiro da Santos-Jundiaí formulasse as bases para que *o governo Imperial possa regular a policia do serviço e estabelecer a taxa das tarifas, que as novas linhas têm de pagar á Companhia da estrada de ferro de Santos á Jundiahy, e vice-versa*. Nas palavras do relatório: *aquillo que amigavelmente pedimos com a **franqueza e urbanidade** de uma empreza irmã pela natureza de operações, só o vamos conseguir – pela ordem que vem de cima!*⁵⁵

E assim foi decidido que não haveria baldeação em Jundiaí para os trens que por lá passassem, o que se constituiu um alívio para o público. De fato, os jornais bem como o

⁵⁵ MFJ. Relatório da Companhia Paulista de 30 de Julho de 1871. Pp. 16-21.

Almanaque para 1872 pareciam pouco se importar se haveria outra estação ferroviária em Jundiaí, apesar de tratarem o assunto com a mesma relevância no que se refere a assuntos da Companhia Paulista, porém eram veementemente contra uma possível baldeação naquela cidade para prosseguirem viagem à São Paulo ou Santos e esperavam providências do governo para a resolução da questão: *É porém de esperar que o governo do paiz armado com o contracto que tem com a companhia e cheio de energia que lhe compete não deixe illudir as convenções feitas, isso em sacrificio de empresas nacionaes.*⁵⁶

A notícia de que não haveria baldeação em Jundiaí foi *recebida com alívio, a qual não podemos deixar de nos felicitar todos. É digno do maior encômio o dr. Falcão Filho pela energia com que se houve neste negocio pugnando por um objecto de subido alcance, obtendo enfim ampla compensação de seus bons esforços. Não teremos pois a temida e horrorosa baldeação em Jundiahy.*

*O que admira e não pode passar sem nota, é que a reluctancia opposta de topo ao principio, viesse a dar n'uma cessão tão completa quanto parece da ausência de clausulas e condições por parte daquellas em cujas palavras geravam-se as difficuldades para o arranjo. De certo ainda isto é um motivo de jubilo para nós-outros; mas este sentimento não dissipa os fundados receios de que havia qualquer tendencia no sentido de plantar-nos o desanimo em face dos primeiros tropeços e d'ahi rolarmos até a absorção da nossa estrada. Agora, entretanto vem a feliz harmonia desassombrar os horizontes da fraternal convivência.*⁵⁷

Tendo essas pendências sido resolvidas em 07 de fevereiro de 1872, poder-se-ia abrir ao público a primeira parte da ferrovia. Para a inauguração, como consta em anúncios

⁵⁶ Almanaque de Campinas para 1872. P.60.

⁵⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 07 de Março de 1872. P.03

nos jornais, alguns estabelecimentos comerciais viram uma oportunidade de aumentarem sua freguesia, com a festa a ser realizada: *Amanhã 15 de Março O bem conhecido Francisco Samambaia desejando satisfazer o apetite da boa rapaziada, acaba de estabelecer nesta estação um grande botequim aonde encontrarão superiores vinhos do Porto, Lisbo, Bordeaux, Cognac, Cerveja Inglesa etc. Excellents presuntos de fiambre, perus, patos, frangos, lombos, pasteis, arroz de forno e Paios! Tudo preparado com azeite e perfeição, e por preços tão insignificantes que os próprios vinagres acharão baratos. O café da MÓKA com seu seductor aroma chamará ao estabelecimento os seus diletantes. Campinas, 14 de março de 1872.*⁵⁸

Além disso, um anúncio dos *trols* da Empresa Mello, evidencia como ela começava utilizar-se da ferrovia com intuito de divulgar seus serviços:

*Estes carros do dia 15 do corrente mez em diante, empregar-se-hão no transporte de passageiros e suas respectivas bagagens desta [cidade de Campinas] á estação dos Vallinhos ou Samambaia e vice-versa. Os bilhetes vendem-se na agencia da empresa, á rua Direita n. 39, de onde se fará a partida e a chegada dos mesmos, que será uma hora e meia antes da partida do trem-de-ferro. Os passageiros são rogados a munirem-se dos bilhetes na tarde do dia antecedente ao da partida. Alugam-se trols para qualquer ponto de estrada que vai desta cidade a de Limeira e Rio Claro, bem como para qualquer ponto dentro deste município e de conformidade com a tabella que se acha na mesma agencia.*⁵⁹

Percebe-se é que a ferrovia altera os horários, a rotina, ou pode-se dizer, o cotidiano da empresa de *trols*. A empresa parece adaptar-se ao novo tempo, não tratando a ferrovia como um possível concorrente direto, já que em nenhum dos anúncios desse tipo há uma

⁵⁸ AEL. Gazeta de Campinas. 17 de Março de 1872. P.03

⁵⁹ AEL. Gazeta de Campinas. 17 de Março de 1872. P.03

tentativa de dizer as vantagens de um sobre o outro. O fato de a Empresa Mello fazer com que suas viagens de trolls adaptem-se aos horários da ferrovia parecem colocá-la em sintonia com as necessidades da população que utilizava seus serviços.

Um outro anúncio chama a atenção por ter sido publicado antes da abertura da linha em sua totalidade. O comerciante Manoel Joaquim Netto de Moraes, proprietário de uma *casa de comissões intermediárias em Jundiahy*, manda publicar na Gazeta de Campinas para comunicar *a seus amigos e freguezes que, desde o dia em que se abrir o transito da estrada de ferro de Jundiahy a Campinas, se achara ahi, onde já tem armazém á rua das Campinas Velhas, perto da Estação. Esperando que o honrem, com suas ordens que serão cumpridas com pontualidade*⁶⁰, o que evidencia ainda mais a expectativa sobre as possibilidades que a vinda da ferrovia traria.

Entretanto, apesar da espera ansiada e dos preparativos, a abertura do trânsito não ocorreu na data programada, 15 de Março de 1872, e com uma nota curta, dando a entender certa frustração, a Gazeta de Campinas anunciou: *Não innaugurou-se, como se esperava, o trânsito da nova estrada de ferro até a estação dos Vallinhos.*⁶¹

As razões para o adiamento vinculam-se ao fato de a solicitação para início do tráfego ter sido feita apenas em 11 de março e o acordo entre as companhias foi aprovado pela presidência da província apenas em 27 de março daquele ano. Para a Gazeta de Campinas esse atraso foi resultante de questões burocráticas, do *systema da papellada e do expediente* que haveria de *intorpecer e matar quase tudo nesse paiz!*

Apesar dos diversos tramites legais que uma empreitada como essa deveria seguir para o jornal, e talvez para a população que ansiava pela vinda da ferrovia, isso era uma

⁶⁰ AEL. Gazeta de Campinas. 14 de Março de 1872. P.02

⁶¹ AEL. Gazeta de Campinas. 17 de Março de 1872. P.02

*coisa tão simples, mas que ficava presa em maranhas e teias tão complicadas pelos gabinetes officiaes, que a paciencia humana mal sabe dar-lhes com os nós e com os fios á volta de mil pontos diffusos e abtrusos. E o público que espere (...).*⁶²

Apesar das “frustrações” pelos adiamentos da abertura do tráfego ferroviário, pela preocupação com a questão da baldeação, a Gazeta de Campinas sempre encontrava alento na crença de que a estrada de ferro traria melhorias à região ou ainda porque acreditava que a Companhia Paulista fazia o melhor possível para terminar a empreitada. Falcão Filho, o presidente da Companhia Paulista freqüentemente é lembrado como o homem que se esforçava ao máximo para a concretização do empreendimento: *sirva-nos de consolo a certeza de que temos na prodigiosa fôrça d’animo e bôa vontade do distincto presidente da directoria da Companhia Paulista dr. Falcão Filho, em quem vai dignamente a causa de todos nós quanto a este assumpto.*⁶³

Por fim, após uma rápida inspeção que contou com a presença de Falcão Filho percorrendo a linha até a estação de Valinhos em 28 de Março, o tráfego foi aberto ao público no dia 31 do mesmo mês.⁶⁴ A Gazeta distribuiu entre seus assinantes um folheto que anunciava o evento, que contou também com a presença de Saldanha Marinho ao lado de Falcão Filho. A este, *cuja capacidade firmada entre outros, nos traços característicos da intelligencia, da illustração e d’um animo vigorosamente activo e enérgico* o jornal diz que se deve *o acabamento daquella grande obra*. Ambos teriam seus nomes ligados á *pagina dos nossos fastos onde se condenou a alma toda deste povo para o arrojo brilhante de tanta iniciativa fecunda, de tanto commettimento cheio dos melhores auspícios do futuro, como estamos verificando na força íntima do presente.*

⁶² AEL. Gazeta de Campinas. 24 de Março de 1872. P.02

⁶³ AEL. Gazeta de Campinas. 24 de Março de 1872 P.02

⁶⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 28 de Março de 1872 P.02

Houve grande comemoração, pois segundo a Gazeta de Campinas *aquelle facto assinalava mais do que um acontecimento notável: elle é a projecção de um raio aceso nessa pilha voltaica tremula sempre a todos os choques da esperança – a coragem -, e illuminando amplos horizontes à nossa marcha, com seus reflexos doirados*. Note-se a metáfora da pilha, da eletricidade, outro invento do século XIX, para designar o acontecimento, bem como a presença forte da noção de um futuro melhor. O texto segue enaltecendo o passo dado afirma que quando se tiver vencido, *a passos rápidos e certos*, a distância que ainda faltava vencer *na esteira dos velhos habitos*, dever-se-ia olhar para trás, para *aquelle ponto longínquo*, e dizer: *partimos d’ali!* Recebeu-se, dessa forma, *com summo regozijo a abertora do primeiro ferro carril construído por nós. (...) Seja bem vindo o anciado melhoramento que nos ha de trazer tantos e tão beneficos resultados*.⁶⁵

O pequeno artigo sobre a inauguração do tráfego ferroviário até Valinhos dá uma idéia do que se poderia esperar quando fosse inaugurado todo o percurso da ferrovia, a não ser pelo fato de que em Campinas a festa teria proporções muito maiores, bem como ocuparia muito mais espaço na documentação que se produziu sobre o evento.

Como consta no relatório de Setembro de 1872, *imediatamente depois appareceram reclamações da parte do povo campineiro pedindo que fosse aberta mais a extensão da Estrada dos Vallinhos até a Fazenda de Samambaia que já se achava prompta*.⁶⁶ Sabendo disso, a Gazeta de Campinas questiona: *Por que não havemos de aproveitar este pedaço de caminho que nos diminue tanto incommodo em todos os sentido?*

Mais uma vez a ansiedade pela abertura da linha aparece com força, e passa a idéia de que o público tentava lutar por cada metro de trilhos que estivessem prontos a ser

⁶⁵ AEL. Gazeta de Campinas. 04 de Abril de 1872 P.02

⁶⁶ MFJ. Relatório da Companhia Paulista de 28 de Setembro de 1872. Pp. 43-44

utilizados e ainda que *dissessem: não há estação nem uma simples coberta no 'Samambaia' (o que negamos pois é uma fazenda) para abrigo dos passageiros, responderíamos — qual destes é o que não prefere por um quarto d' hora, supponhamos, um pardieiro qualquer, a sombra mesmo de uma árvore, á uma áspera e difícil caminhada?*⁶⁷

Assim, *acudindo a Digníssima Directoria a este pedido, deo-se ordem para fazer-se uma estação provisória nesse ponto, o que foi n'um dia realizado, achando-se prompta na manhã do dia 05 de Abril, quando com effeito começaram a correr os trens de passageiros até este lugar, o que evitou aos passageiros uma caminhada de quase meia légua de muito mau caminho.*⁶⁸

Tendo a estrutura ferroviária sido montada, com a conclusão dos trabalhos na linha até Campinas em 06 de Agosto de 1872, houve solicitação ao governo provincial autorização para funcionar integralmente, concedida no dia 09 daquele mês,⁶⁹ de modo que a inauguração da estrada de ferro entre Jundiaí e Campinas ocorreu em 11 daquele mês.

⁶⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 04 de Abril de 1872 P.02

⁶⁸ MFJ. Relatório da Companhia Paulista de 28 de Setembro de 1872. Pp. 43-44

⁶⁹ MFJ. Relatório da Companhia Paulista de 28 de Setembro de 1872. P.06

2. A inserção da estação da Companhia Paulista na cidade de Campinas.

A montagem da estrutura ferroviária entre Jundiaí e Campinas exigiu a aquisição de terrenos, acordos com particulares e com a câmara municipal, além da preparação da área ao trânsito daqueles que utilizariam os serviços da ferrovia.

Os trabalhos de construção da linha exigiram a desapropriação de várias áreas das regiões de Jundiaí (1ª. seção e parte da 2ª. seção da estrada de ferro) e de Campinas (parte da 2ª. seção e 3ª. seção da ferrovia). Até 30 de Julho de 1871, haviam sido realizadas 15 desapropriações e estavam por fazer mais 10, segundo o relatório de 30 de Julho de 1871.⁷⁰

Além disso, para a infra-estrutura da companhia em Campinas desapropriaram-se casas na cidade: *Realizou-se já a desapropriação de duas casas sitas em Campinas nas proximidades da estação terminal, custando cada casa o preço de dois contos de réis e importando a despesa total de preço, escrituras, e impostos, em 4:268\$000. Além disso, já se fez no Leitão a desapropriação de metade de uma casa pelo preço de 270\$000 rs., aguardando-se a medição do terreno ao mesmo proprietário pertencente para se passar então completa a respectiva escritura.*⁷¹

Esses imóveis viriam a abrigar engenheiros e ser escritórios provisórios durante a construção da linha: *Nessa cidade [Campinas] arrendou-se uma casa, pois representou o Engenheiro Chefe que era indispensável que ali houvesse escriptório e moradia de Engenheiros. A 13 de Agosto último firmou-se a escriptura de arrendamento de uma [casa]*

⁷⁰ MFJ. Relatório Companhia Paulista 25 de Setembro de 1870. Anexo 06 Tabella de desapropriações feitas e por fazer na ordem em que as mesmas se acham e Jundiahy e Campinas.

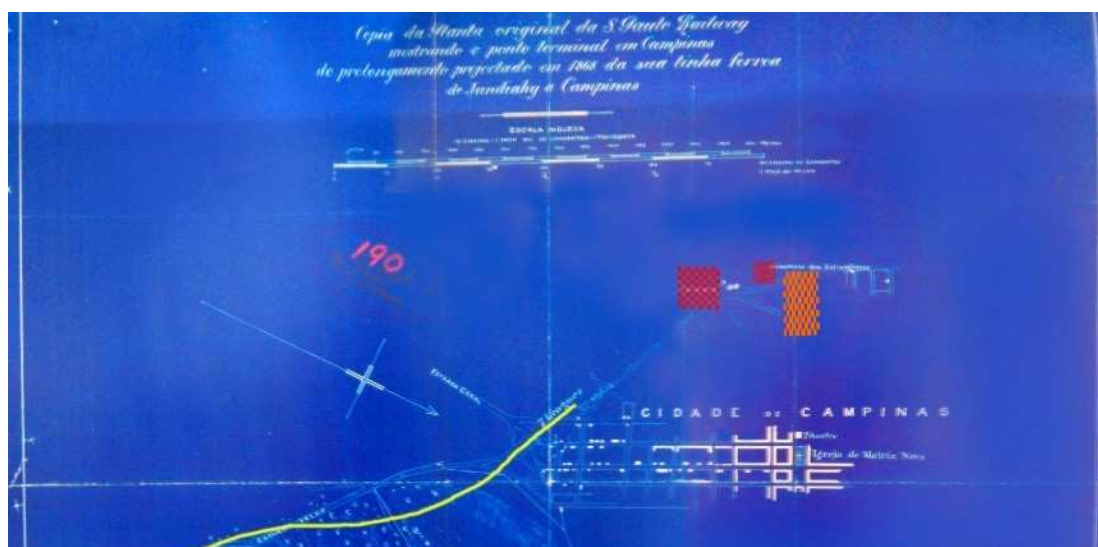
⁷¹ MFJ. Relatório Companhia Paulista 25 de Setembro de 1870. Pp. 06-07

*sita na rua da Matriz Nova, pertencente a Jacinto Ferreira Zimbres, pelo preço de oitenta mil réis mensais, e pelo prazo de dous annos a contar do 1º. de Agosto.*⁷²

Como mostrado no anteriormente, pelo plano Brunlees a extensão da estrada de ferro seria de 43451 metros e parava com a linha nas imediações do cemitério de Campinas, muito a quem [sic.] de seu portão.

O traçado da Companhia Paulista, com 43317 metros entre os mesmos pontos, aproveitando aquelle ganho de 134 metros , e dando mesmo mais extensão á linha foi buscar **uma situação mais aprazível e muito apropriada ao grande tráfego que deve haver, indo marcar a estação no alto da colina, que fica superior á nova Matriz, muito além do cemitério, na praça fronteira a duas ruas, que descem perpendicularmente sobre a cidade correndo á direita e á esquerda da dita Matriz.**⁷³

Na imagem abaixo, que reproduz planta de 1868 da São Paulo Railway para o trajeto entre Jundiaí e Campinas, está assinalado (em amarelo) o trajeto da ferrovia bem como a posição dos referidos cemitérios (em vermelho).



Fonte: SANTOS, Antonio da C. Campinas, das origens ao futuro. Campinas: Unicamp, 2002. P. 150

⁷² MFJ. Relatório Companhia Paulista 26 de Setembro de 1869. Pp. 22-23

⁷³ MFJ. Relatório Companhia Paulista 26 de Setembro de 1869. Pp. 18-19

Em laranja está representada a área que a estação deve ter ocupado. Não se pode precisar por esse mapa o local exato em virtude da falta de elementos. Segundo Villanueva (1996: 35), até 1840 o limite urbano não ultrapassava a área próxima da Matriz Nova, justamente a área representada na planta. Entretanto, não é possível saber se a razão de aquela área da cidade estar “em branco” no documento é em virtude de o mapa ter o propósito de mostrar o trajeto da linha na cidade ou se de fato não havia o que ser representado. A falta de elementos já existentes na cidade, como o largo da Matriz Velha, por exemplo, contribui ainda mais para essa dúvida. Para além de evidenciar o traçado, a preocupação da planta parece ser mostrar a posição das áreas que poderiam ser utilizadas pela ferrovia em relação à área central da cidade.

Apesar disso, notase que o ponto terminal da linha está situado muito metros antes dos cemitérios (assinalados em vermelho) e mais ainda do local definitivo escolhido pela Companhia Paulista para a alocação da estação.⁷⁴

Tendo começado os trabalhos na ferrovia, providenciou-se que *as paredes do armazém de mercadorias na estação terminal [de Campinas] (...) fossem levantadas e concluído o maderiamento em que tem de assentar-se o soalho. Além disso, os alicerces da estação de passageiros na mesma localidade estão promptos, e em progresso a edificação das paredes. A Companhia Paulista também deixou depositada, para continuar-se este serviço, grande quantidade de materiaes de toda espécie, afim de que ella, de todas a que*

⁷⁴ É preciso estar atento à forma como o relatório de 1869 designa o espaço em que o projeto da Companhia Paulista alocaria sua estação, em contraposição ao proposto por Brunlees: *mais aprazível*. Mais do que ser uma forma de valorizar o trabalho que a companhia desenvolveria, essa afirmação evidencia em certo sentido um ideal de salubridade quanto ao local que a estação deveria ocupar. Pode parecer óbvio, mas não o é ao se levar em consideração as circunstâncias em que essa expressão se insere. Como se verá adiante, nas décadas finais do século XIX em Campinas houve intensa cobrança sobre o poder público no que se refere às condições higiênicas em que se encontrava a cidade e situar ou denominar os cemitérios como um espaço não aprazível é um indício dessa maneira de pensar o espaço urbano.

*mais cuidado dá quanto a sua conclusão em tempo, não venha por alguma falta desses materiaes soffrer.*⁷⁵

Percebe-se, assim, que dentre as estações a serem construídas para aquele trecho da ferrovia, era com a estação de Campinas que mais se tinha preocupação em terminar no prazo. Deixar de fazê-lo por falta de material constituiria falta grave à construção da linha, tendo em vista que seria uma estação do tipo terminal.⁷⁶

Os materiais para a construção das estruturas ferroviárias vinham também da própria cidade, sobretudo telhas e tijolos. Em 02 de Dezembro de 1867 Antonio Carlos de Sampaio Peixoto havia inaugurado a Imperial Olaria na qual fabricava tijolos de diversos tamanhos e qualidades, o que *trouxe notável contribuição para o desenvolvimento da construção civil local*. Esse estabelecimento veio a juntar-se à fundição e ferraria das quais também era proprietário. J. Van Halle, em sua passagem pela cidade não deixou de notar a importância da iniciativa desse cidadão para a cidade, cujos estabelecimentos não ficam *aquém de nenhum (...) do gênero no paiz.*⁷⁷

Entretanto, o constante fornecimento de materiais parece não ter feito com que os trabalhos fossem adiantados como se gostaria. No relatório de 28 de janeiro de 1872 consta que *o serviço das estações não teve o adiantamento que devia esperar-se*. E justamente *os trabalhos mais atrasados são os da estação dos Vallinhos e Campinas*. Deve-se lembrar que até então a previsão para a abertura da linha era Março de 1872, ou seja, era preciso

⁷⁵ MFJ. Relatório da Companhia Paulista 30 de Julho de 1871 P. 09

⁷⁶ Segundo Sueli Bem (1998: 326-328) as estações das ferrovias paulistas podem ser classificadas em três grupos básicos: “estações de passagem ou intermediárias”, posicionadas ao longo do leito ferroviário, entre os extremos da linha; “estações medianas”, de porte médio em relação às de passagem e terminais, servem para pausas prolongadas para o cuidado com máquinas, e movimento de passageiros e mercadorias; e por fim, “estações terminais”, posicionadas nos extremos das linhas, têm suas plataformas projetadas para trânsito intenso de passageiros e bagagens, possuem guarda volumes, e junto a elas armazéns e oficinas de manutenção.

⁷⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 14 de Março de 1872.p. 02 “Impressões de minha viagem ao Brasil”

tomar providências no sentido de adiantar os trabalhos. Para tal o que se fez foi dar uma *ordem aos empreiteiros para **augmentarem consideravelmente o pessoal empregado**, e ao engenheiro da 3^a. secção determinei que por sua parte empregasse o numero de operários necessários, mas por conta dos mesmos empreiteiros, para que todas as obras do seu contracto ficassem concluídas no dia 15 de março futuro.*⁷⁸

As estruturas estavam apenas em parte acabadas, *o grande armazém de mercadorias em Campinas está concluído e as obras externas da estação de passageiros em pouco tempo ficarão acabadas.* Naquele momento, estavam sendo *collocados os tectos de ferro das officinas e do depósito de carros.*⁷⁹ De qualquer forma, os planos de inauguração foram adiados, como foi mostrado anteriormente, já que os deslizamentos na serra entre São Paulo Santos fizeram com que se atrasasse ainda mais os serviços, prorrogando a inauguração até Agosto.

Apesar de a construção da estação ter sido iniciada, sua planta específica não ficara pronta, como foi apresentado na sessão da câmara de 27 de Novembro de 1871: *Dito do engenheiro dando conta das obras em mão; e que a planta junto á estação, trabalho que deve ser feito com exactidão, e de natureza moroso, tem sido perturbado por outros trabalhos e que por isto só será entregue na 1^a. sessão [do ano de 1872].*⁸⁰

A dúvida suscitada por esse documento, ao cruzá-lo com os relatórios, paira sobre a autoria do projeto da estação, já que não há maiores detalhes sobre a questão. Nos extratos das atas, geralmente o engenheiro a que se referem é o engenheiro da câmara de Campinas e nos relatórios da Companhia Paulista são levantados vários nomes nesse período, porém em momento algum foi encontrado documento que atribuísse autoria ao projeto ou se

⁷⁸ MFJ. Relatório da Companhia paulista 28 de Janeiro de 1872 P. 09

⁷⁹ MFJ. Relatório da Companhia paulista 28 de Janeiro de 1872 P. 09

⁸⁰ AEL. Gazeta de Campinas. 17 de Dezembro de 1871. P. 02 Extracto da Acta de 27 de Novembro de 1871.

houve cooperação entre ambas, e muito menos se encontrou uma planta da primeira estação.

De todo modo, ao término dos trabalhos pôde-se realizar a esperada inauguração, evento para o qual houve grande preparação da cidade. A Gazeta de Campinas, em 1º de Agosto publica o convite aos acionistas a comparecerem ao evento, como se vê pela reprodução da página do jornal na imagem abaixo.⁸¹ Como se vê, circundado com enfeites, a caixa de texto apresentava a imagem de uma locomotiva e dois vagões, o primeiro de passageiro e o segundo de carga, e em letras garrafais o escrito “Companhia Paulista”.



A maneira como aparece no jornal o convite evidencia o destaque dado à notícia. A publicação convida *todos os senhores accionistas para a viagem de innauguração, que*

⁸¹ Além dos convites distribuídos pela Companhia Paulista, a câmara municipal convidou várias “pessoas illustres” para a inauguração. No arquivo da Câmara Municipal de Campinas encontram-se transcritos nos livros das atas e em alguns ofícios, convites como esses, dentre os quais se destaca o enviado a Saldanha Marinho, figura de destaque nas comemorações, como se verá adiante.

*naquele dia [11 de Agosto] se effectuará, partindo um trem especial de S. Paulo ás dez horas e meia da manhã, e para um copo d'ágoa, que, ao chegar em Campinas será, depois da cerimônia religiosa da bençã, servido em um dos edificios da estação. (...) Nos referidos dias – 11 – 12 – e – 13 de Agosto – são gratuitas as passagens para os accionistas e convidados tanto na estrada Ingleza, como na Paulista.*⁸²

A publicação desse comunicado/convite parece ter tido dois efeitos: de um lado ele acabou por comunicar oficialmente a abertura do tráfego da estrada de ferro, já que desde a abertura do tráfego até a estação de Valinhos não houve notícia sobre a situação da ferrovia, a não ser anúncios de compra de materiais na estação e da publicação dos horários dos trens no trecho já em funcionamento. De outro lado, o fato de o texto ser claramente direcionado àquelas pessoas que possuíam algum vínculo com a companhia, permite pensá-lo como representação de uma das características mais marcantes do transporte ferroviário, a delimitação muito forte de seus espaços, embora o anúncio não se refira ao espaço em si, mas ao evento. O fato de a companhia se utilizar do meio de comunicação com acesso ao público, e mesmo assim marcar fortemente a quem ele se destina, parece deixar claro que alguns são mais merecedores dos benefícios concedidos, no caso os associados, tendo em vista que foram eles que propiciaram a vinda daquela melhoria à cidade.

Apenas na edição seguinte, em 04 de Agosto, a Gazeta de Campinas publica o que se poderia chamar de “comunicado oficial” ao público, uma mostra das imagens evocadas pela chegada da ferrovia. O artigo intitulado “A propósito da estrada de ferro” mostrava que uma estrada de ferro com *capitales nacionaes e sob a direção de um engenheiro brasileiro* por si só já era um *feito de alta importância*. Ela “tomava” mais significação ainda ao se considerar que a linha *é pertencente a uma companhia, que tem por principaes*

⁸² AEL. Gazeta de Campinas. 01 de Agosto de 1872. P. 02

*acionistas os filhos desta província, e que foi desde sua installação dirigida por mandatários paulistas, em sua maioria. O contentamento com a empresa, como se percebe, é devido à **feição essencialmente paulista da empresa**. O autor, apenas identificado como A.B., traça um paralelo entre o individualismo do homem e o sentimento equivalente nas sociedades, que ele chama de *amor de campanário ou bairrismo na linguagem*, para poder exaltar ainda mais a empreitada: **O individualismo exagerado do homem, que se isola no meio de uma sociedade, para só cuidar de seu bem-estar, evitando concorrer para o de outrem, ou torpando-se indifferente ao que se passa em redor d'elle – quando não interessa de perto a suas ambições, é certamente condemnável. Assim também deve sel-o o bairrismo de uma população exclusivamente dedicada aos melhoramentos da localidade onde vive, persuadiada de que a prosperidade geral resume-se no progresso da aldêa.*** Entretanto, diz o autor, o caso do povo paulista, que *no decurso de poucos annos levou a effeito uma empreitada como a fundação da Companhia Paulista e a e construção dessa estrada de ferro, tem justos motivos para encher-se de orgulho.*⁸³

Orgulho esse proveniente do *mérito por suas elevadas vistas, a nobre revelação da consciência que elle tem de sua força, e dos fecundos serviços, que sem auxílios extranhos, vai fazer não só a prosperidade moral e material da província, mas as aspirações geraes da nação. Sem duvida – não são só os interesses industriaes dos paulistas que se utilisam da estrada de Campinas a Jundiahy. (...) A locomotiva que percorre aquellas leva comsigo os elementos de engrandecimento a todos os logares, por onde passa. O sibillo, com que desde longe ella se anuncia, desperta as populações adormecidas até então pelo desanimo diante das difficuldades de comunicação, com que luta a vida industrial.*

⁸³ AEL. Gazeta de Campinas. 04 de Agosto de 1872. “A propósito da estrada de ferro” P. 01

Ou seja, a organização da companhia e a construção da estrada de ferro em nível local pareciam ao autor representação das maiores aspirações da nação e representativo da força da mesma. A locomotiva, ao “*invadir o deserto*” e “quebrar-lhe o silêncio” “fertilizaria terras áridas”, “alegraria a solidão das florestas gigantescas”, *onde a natureza se ostenta triste pela ausência de actividade humana; ahí funda núcleos de população, anima o trabalho, lança o gérmen da civilização*. As metáforas utilizadas pelo autor – da natureza, a idéia da ferrovia como civilizatória e da maquinaria em oposição à natureza – são algumas das imagens colocadas pelo autor, mais bem exploradas no dia da inauguração e amplamente difundidas em quase todos os textos sobre a ferrovia nesse período.⁸⁴

A edição do dia 11 da Gazeta de Campinas foi preparada antes da inauguração e se ocupa, sobretudo, em louvar o empreendimento da Companhia Paulista e evidenciar sua importância para a cidade como um todo. Para o jornal, Campinas vestia-se *de gallas e a chamma das grandes emoções passeava em todos os semblantes*, pois *vai dar-se neste dia 11 de Agosto o acontecimento que prende a anciada expectativa de todos: inaugura-se o transito na estrada de ferro construída pela Companhia Paulista*.⁸⁵

Expressões como “expansões incomparáveis”, “prosperidade”, “aurora para o futuro” são utilizadas para designar sua chegada e exprimem o entusiasmo e a expectativa gerada pelas mudanças profundas esperadas que ela trouxesse à cidade. Em Campinas a idéia de a ferrovia constituir um símbolo de progresso é sentida com força no dia da inauguração.

⁸⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 04 de Agosto de 1872. P. 01 “A propósito da estrada de ferro”

⁸⁵ AEL. Gazeta de Campinas. 11 de Agosto de 1872. P. 01 “A iniciação”

Não se pode deixar de notar a apologia que Francisco Quirino faz aos valores do trabalho que, segundo ele, teriam sido os responsáveis pelo advento do progresso com a chegada da ferrovia à cidade:

O trabalho é uma iniciação.

É elle que sobreoira, ás portas da verdade, os degraus mysteriosos do progresso, elevando o espirito sobre as azas vertiginosas da gloria, para os amplos paramos da vida.
(...)

– O trabalho é uma prece!

Elle venceu a terra, elle venceu as aguas, elle vence o espaço: ha de vencer o inferno!

*Sim! todos os principios de regeneração social vem parallelos daquelle foco esplendido.*⁸⁶

O trabalho, sob a ótica de Francisco Quirino, ganha conotações que beiram a religiosidade e que poderia promover transformações profundas nos indivíduos, funcionando como regenerador social. O trabalho foi personificado naqueles que foram considerados responsáveis por trazer a ferrovia à cidade: *Consignemos, pois, aqui, dois nomes a quem a gratidão tece coroas merecidas, a quem a unânime admiração suspende applausos de enthusiasmo:*

Saldanha Marinho

Falcão Filho

Um teve o pensamento, o outro foi o executor da obra grandiosa que vai derramar entre nós os beneficios da civilisação.⁸⁷

⁸⁶ AEL. Gazeta de Campinas. 11 de Agosto de 1872. P. 01 “A iniciação”

⁸⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 11 de Agosto de 1872. P. 01

É possível sentir a crença de que as figuras dos empreendedores, citados nominalmente no texto, teriam papéis muito mais amplos e por isso mereciam ser homenageados com todo entusiasmo. Para Castro (1993: 08), ao eleger-se a razão, a ciência e a técnica como instrumentos para se caminhar rumo ao desenvolvimento, o papel daqueles que eram portadores de conhecimentos especializados passam a ser fortemente valorizados, especialmente o dos engenheiros, representantes da técnica e em grande parte responsáveis pelas transformações tecnológicas ocorridas: “a construção de uma nova ordem social dependia, em grande parte, destes personagens, que em suas ações ultrapassavam o plano material, imbuídos da certeza de que suas obras iam além de meras estruturas físicas e estavam fadadas a desempenhar uma função mais ampla”. Para a autora, “seus trabalhos acompanhavam, ao mesmo tempo em que edificavam, uma nova forma de vida e de organização social”. Dessa maneira, esses homens alteravam as paisagens, tanto urbanas quanto rurais, dando a elas uma “nova configuração física e espacial ao mundo, condizente com a ordem social, política e econômica” instituídas. (CASTRO, 1993: 18)

Além disso, para se encontrar uma base comum ao conjunto desses fatos, deve-se levar em consideração a existência de um espírito empreendedor, “o desejo não preconcebido de novos resultados, e a confiança em poder obtê-los por meio de cálculos e reflexões”. (CASTRO, 1993: 22) A partir disso seria possível compreender porque as figuras do professor, pesquisador e empreendedor obtiveram grande importância no meio industrial e os laboratórios de pesquisa tornaram-se parte integrante do desenvolvimento industrial.⁸⁸

⁸⁸ Para Hobsbawm (1996: 70-71) uma das conseqüências dessa penetração da indústria pela ciência era que, dali em diante, o sistema educacional se tornaria crucial para o desenvolvimento da indústria.

Falcão Filho, em seu discurso durante a cerimônia de inauguração do tráfego ferroviário, mostra uma ânsia por mudanças que fossem além das transformações materiais e atingissem profundamente a vida das pessoas. Para ele *o aparecimento, a vida, as tradições da Companhia Paulista querem dizer uma regeneração, e as regenerações de hábitos antigos, fortificados pelo passar dos tempos, não se fazem sem grandes penas e custosos esforços!* Seu discurso é um louvor à iniciativa paulista, à *idea*, ao *capital* e ao *trabalho*, *mística e poderosa trindade, que opera as maiores revoluções no mundo social.*⁸⁹

A preparação na cidade para a recepção da ferrovia incluía uma série de atividades por três dias, bem como os *brindes* preparados pelas *várias classes* da sociedade de Campinas.⁹⁰ Assim, nesse dia houve uma festa ao progresso em que a cidade *vestiu-se de gallas*, em que a *chamma das grandes emoções* passeou *em todos os semblantes*, como fez questão de fixar a Gazeta de Campinas pelas palavras de Francisco Quirino dos Santos.⁹¹

A narrativa dos festejos aparece apenas em 18 de Agosto e expressa que as fortes emoções ficariam vivas na memória de todos que presenciaram a inauguração:

Emfim temos a nossa estrada de ferro. (...)

Enthusiasmo, jubilo, phrenesi das expansões incomparáveis, as festas esplendidas destes dias que estremeceram, como uma pilha voltaica, todas as fibras do grande corpo popular, que ainda cruzam echos vibrantes na admiração ou mais certamente de todos (...)

*O dia 11 – a anciada aurora do nosso futuro – abriu-se afinal nadando em ondas de harmonias, n’um concerto magico de todos os bulicios que o prazer derrama quando vem sinceramente do peito.(...)*⁹²

⁸⁹ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 02

⁹⁰ AEL. Gazeta de Campinas. 11 de Agosto de 1872. P. 02 “Festas” e “Brindes”

⁹¹ AEL. Gazeta de Campinas. 11 de Agosto de 1872. P. 01 “A iniciação”

⁹² AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 01

O ponto alto do evento foi, obviamente, a chegada do comboio às *três horas e meia quando um estremecimento estranho veio electrizar em todos os sentidos aquella reunião enorme: ouvia-se longínquo um rugido estridente e os echos repercutiam pelas nossas bellas campinas o férreo galopar de mysterioso hypogripho.*⁹³

*O que se passou nesse instante foi uma cousa que não se diz: sonha-se ou vê-se. Gyrandolas, foguetes, baterias acclamações, musicas, tudo isso ergueu-se n'um ímpeto tão sublime como a própria alma do povo a perder-se n'uma vertigem de alegria indefinida.*⁹⁴

Para o jornal, a chegada do trem *era a apotheose magestosa do gênio do homem identificado com o symbolo das grandes invenções modernas*, foi um *espectaculo maravilhoso!* E continua: *Enthusiasmo assim não se prepara: nasce de si mesmo, como lava no seio dos vulcões para esbrazear a face das montanhas e derramar o calor e o brilho pela atmosphaera incendiada.*⁹⁵

*Como que tinha chammas ahi o ar: os applausos os vivas os sons vários casavam-se n'um hymno profundo que era mais que uma desmedida expansão do prazer a tumultuar por todos os semblantes.*⁹⁶

Chegaram a Campinas *duas locomotivas galardamente infeitadas com topes, fitas, laços e bandeiras abriam caminho puchando 19 wagons [vagões] em que vinham os dois grandes vultos do dia – Saldanha Marinho e Falcão Filho (...) e vinham mais o resto do directório desta e inúmeros accionistas e convidados, entre os quaes o presidente desta província, o chefe de polícia, etc., etc.*⁹⁷

⁹³ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 01

⁹⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 01

⁹⁵ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 01

⁹⁶ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 01

⁹⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 01

Tendo parado o trem, Saldanha Marinho e Falcão Filho foram recepcionados pela câmara municipal, outras autoridades locais e também pela *multidão inteira que não parava de vitoriar*. Seguiu-se a bênção da estação ferroviária pelo sacerdote V. Pires da Motta e uma série de discursos, começado por Falcão Filho, tratado acima. Sucederam-no o *dr. V. M. de Paula Lacerda (...) recordando nomes a quem a sciencia deve os seus mais felizes e mais firmes passos*. Campos Salles discursou sobre a *iniciativa individual que gerou o fecundo gérmen da actividade industrial* em Campinas e ofereceu em nome dos homens de letras a Saldanha Marinho seu retrato a óleo, *pedindo licença para ser elle collocado em uma das salas da estação*. Francisco Quirino dos Santos comemorou o *facto que prendia todas as atenções* e, tal como Campos Salles e também em nome dos homens de letras da cidade, ofereceu um quadro a óleo a Falcão Filho para se colocado em *posição parallela ao de Saldanha Marinho na Sala onde desse fosse collocado*. Por fim declarou *que estava ali a representar a imprensa* e recitou os versos sob o título de *Innauguração*. Esses versos, que aparecem em outra parte do jornal sob o título de *Canto inaugural*, foi *offerecido a Saldanha Marinho e Falcão Filho*.⁹⁸

Os séculos são degraus immensos do infinito!

Ao limiar do espaço onde o tempo volteia,

Fundem-se a alma e a luz n'um gyro louco e afflicto!

A morte é uma ficção porque não morre a idéia!

O ser acorre ao ser! á face do universo

Tudo caminha e voa em turbilhões a flux!

O Senhor diz: – subir! – e espalha verso á verso,

- Hymnos do seu poder – a vida! A força! A luz!

O Homem também vai á lucta, ao movimento!

O átomo-rei suspende o olhar perscrutador!

⁹⁸ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 01

*Fitando abrange a terra, a água, o fogo, o vento!
E segue ovante além roçando a glória em flor!*

***Curvou-se humilde o chão! O mar não foi barreira!
O ar, e o próprio raio o gênio audaz venceu!...
Mas hoje o que lhe acende esta anciã aventureira!
O mystério! O insondável! A immensidade! O céu!***

*Lançai a áurea escada ao áureo firmamento;
O vulto – humanidade enfim sae da união!
Dos sonhos no fervor gera-se o pensamento!
Os caminhos são veias – tendem ao coração!*

***Transmuda-se em família o que antes era o povo!
O braço se une ao braço, e voz se prende a voz!
Acabou-se a distancia! O mundo é um lar de novo!
Deixai passar o carro: as turbas vão d'após***

*Deixai passar oh sim! A estrada é o rubro laço
Que aperta das nações os fulgidos lauréis!
Deixai passar o carro – o sacrosanto abraço
Que vai de irmão a irmão em trêmulos aneis!*

*Os séculos são degraus immensos do infinito!
Ás rodas do progresso, aureola de esplendor,
A idéia vem d'ali no gyro louco e afflicto!
Chamava-se o trabalho: há de chamar-se o amor!*

O tom exaltado do *canto* em homenagem à inauguração expressa a carga simbólica que o advento ferroviário adquiriu na cidade. Percebe-se a presença das analogias com o mundo natural e a idéia de que o homem estava destinado a aprimorar-se, a progredir, a partir do fervor de seus sonhos e por meio de seu trabalho. Curvar-se-ia humildemente a natureza, o chão, o mar, o ar e mesmo os raios ante *o gênio audaz* da humanidade. As rodas do progresso em um giro louco e aflito trouxeram a ferrovia. Com elas acabariam as

distâncias, as nações seriam aproximadas e o mundo todo seria um lar se transformaria em família o que antes era apenas o povo. Tudo isso proporcionado pela tecnologia, pois antes passaria a estrada de ferro para depois passar a multidão.

Após essas homenagens a Saldanha Marinho e Falcão Filho, sucederam-se outras das diversas comissões da cidade, como a do Comércio, que presenteou ambos com um anel de brilhantes; a da Lavoura, que os presenteou com um *alfinete de brilhantes*; e a do *Club Semanal (...) a oferecer (...) uma felicitação cheia de incomedos os mais justos*. Em seguida houve uma pequena pausa para um *lunch* que havia sido preparado *no grande armazém da Companhia Paulista, afim de ser oferecido aos respectivos accionistas e mais convidados*, oportunidade para mais uma vez *reproduzirem-se então e multiplicarem-se os discursos até alta hora da tarde*. Falaram tantos nessa oportunidade que Francisco Quirino do Santos diz não se recordar de todos os nomes, pois *fora quase impossível tomar nota naquella ocasião*. A noite não foi menos agitada, tendo havido uma reunião de *amigos e admiradores do dr. Saldanha Marinho na casa do dr. Jorge Miranda, onde se achava hospedado*. Para ali o *commendador F. T. Villela* enviou a *banda de música composta por pretos que organizou em sua fazenda*.⁹⁹

Assim, como o próprio jornal afirma, *esta série de ovações (...) foi um cântico fervente de triumphos para os drs. Saldanha Marinho e Falcão Filho*. Cantos, discursos, presentes e orações, tudo em louvor à obra e àqueles que possibilitaram sua existência.

E para tal festividade a cidade havia de ser enfeitada e iluminada, o que acabou por dar feições novas à ela segundo as percepções de Francisco Quirino:

As casas embandeiradas – algumas com esmero e gosto –, as ruas e as praças adornadas de ramos e de palmas, havendo na [rua] da Constituição [atual Costa Aguiar],

⁹⁹ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 01

ao sahir para o largo da Matriz nova, **um bello arco cheio de descrições** e com o nome do iniciador da Companhia paulista – Saldanha Marinho –; do executor do pensamento concebido nessa empreza – Falcão Filho –, e mais membros do respectivo directório; **tudo isso dava um aspecto novo e deslumbrado á nossa terra.** (...)

As ruas da cidade haviam-se illuminado em toda sua extensão. Era maravilhoso de ver-se a perspectiva esplendente da nossa Campinas.

E, para mais realce, do alto da rua Direita [atual Barão de Jaguará] pendiam para toda ella dois grandes focos de luz electrica de um effeito maravilhoso.

A iluminação e os enfeites davam à cidade novos contornos e perspectivas, mas apesar da admiração que o jornalista mostra pelas belas feições que Campinas adquirira, para ele a estação ferroviária e suas estruturas era a grande atração e ganhavam destaque aos olhos do público:

Entretanto, subindo a mencionada rua da Constituição, a vista tinha com que surpreender-se mais: a estação estava adornada não só em os competentes edificios, mas em os espaços circumjacentes, com profusão, capricho e elegancia. Coretos, arcos, emblemas, bandeiras, galhardetes, symbolos, festões de coqueiros, de murtas e de flores, tudo isso desdobrava-se n'um quadro ridentissimo sobre o panorama extenso daquella explanada cheia de vida e incantos que domina ao longe os paramos fulgentes dispostos como em taboleiros de cores cambiantes pela prodigiosa natureza destas regiões. (...)

A estação também estava illuminada e com muito gosto. Havia bicos de gaz no frontespicio e na plata-fórma, lendo-se na frente, formado por letras incendidas, este dístico significativo: – Companhia Paulista –

Em face á plata-forma, no gyradouro das locomotivas, achava-se a [locomotiva] em que se havia inaugurado o transito, toda illuminada igualmente e profusamente ornada de ramos, flores, bandeiras e flâmulas, captando o olhar de todos pela vista.

Além do exposto, contavam-se ainda coretos e outros muitos adornos amplamente dispartidos por toda a área contida dentro da cerca da estação.¹⁰⁰

O litógrafo Jules Martin retratou o momento da chegada do trem na inauguração, como se vê abaixo.



Fonte: Museu da Cidade de Campinas

¹⁰⁰ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 01



Fonte: Museu da Imagem e do Som de Campinas

Note-se nas imagens que o ponto de vista do artista é de trás da estação, já que o trem encontra-se em primeiro plano. Apesar de não ser possível visualizar, *as pilastras da estação estavam decoradas com um letreiro cada uma: lendo-se nellas, como n'um tropheo, o nome de todas as estações da linha férrea a começar de Santos.*¹⁰¹

Em um artigo com o intuito de promover a obra, a Gazeta de Campinas mostra que ela também serviria para preservar na memória aquele acontecimento, para *recordar perpetuamente aquella grande festa que jamais se deve varrer da memória de todos os bons brasileiros e especialmente os filhos desta deliciosa Campinas.*¹⁰²

É possível visualizar uma carruagem apressada à esquerda e abaixo, à direita coretos e palanques em que estão muitas pessoas reunidas. O edifício da estação os coretos estão todos adornados com laços e bandeiras dentre as quais se podem identificar a do império

¹⁰¹ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 02.

¹⁰² AEL. Gazeta de Campinas. 05 de setembro de 1872.

brasileiro, outras que parece ser da França, da Inglaterra, dentre outras. Alguns espectadores são retratados na parte inferior da imagem, numa área que parece ser mais elevada em relação ao terreno onde a aglomeração das pessoas era maior, de onde provavelmente eles teriam uma vista melhor da chegada do trem. Na plataforma da estação e ao longo da linha, uma multidão é representada como que a esperar a chegada do comboio vindo de Jundiaí.

As imagens apesar de representarem a mesma cena são diferentes se observadas com mais cuidado, especialmente no que se refere ao fato de a imagem em preto e branco mostrar uma quantidade de pessoas no evento muito maior do que na imagem colorida, além do fato de que em cada uma das imagens aparecem cenas que não estão presentes com na outra. Na imagem em preto em branco também nota-se as figuras de duas pessoas, possivelmente Saldanha Marinho e Falcão Filho, enfeitada com ramos e frutos de café, com uma frase em atribuída a Virgílio: *Labor omnia vicit improbus*, que poderia ser traduzido como “o trabalho persistente vence tudo”, evidenciando mais uma vez a questão da iniciativa e do trabalho como provedor daquilo que se desejava, no caso a ferrovia.

Segundo Francisco Quirino dos Santos *eram mais de 11 horas [da noite] quando a população começou a rarear*. Os dois dias seguintes também foram repletos por uma programação voltada à comemoração pela chegada da ferrovia. O dia 12 iniciou com um *Te-Deum Laudanus* na Igreja Matriz da Conceição e por volta das 2 horas da tarde *reuniu-se a câmara municipal em seu paço*, e lá houve uma cerimônia em que foi lembrada a figura de Diogo Antonio Feijó, tendo Saldanha Marinho lido *um officio do dr. J. A. Pinto Junior, offerecendo áquella corporação o retrato em relevo, os cabellos n’um quadro e vários authographo do venerado paulista*. À noite realizou-se um baile **no teatro de São Carlos, cujo edifício estava todo iluminado, sendo a gaz algumas divisões do**

frontespício, o que dava-lhe uma elegante e desusada apparencia realçada pela sua forma artística. Francisco Quirino, não deixa de salientar que o baile chamou a atenção pelo público que atraiu, *mais de 600 pessoas*, bem como pela *imponente concurrencia e pelas custosas, riquíssimas e elegantes toilettes* das moças e senhoras de Campinas e de cidade vizinhas. A festa prolongou-se *até quase 4 horas da madrugada.*

O dia 13 teve como destaque um jantar promovido em homenagem a Saldanha Marinho, o que estava cercado de pessoas das mais diferentes atividades: *Á volta do benemérito cidadão juntava-se n'uma sociedade fervente de fé e de crenças nobre nos destinos de seu paiz, o conjuncto completo das diversas classes de homens assignaladas pelo verdadeiro modo de conhecel-as, isto é as profissões. Ali estava o lavrador incanecido ao pé do moço litterato, o advogado em face do commerciante; o medico junto do industrial, etc., etc.* O encontro foi tratado como um *jantar político*, por ter sido *offerecido pelos republicanos* da cidade. A partir das cinco horas da tarde houve uma série de brindes e discursos, quando *abriu-se o festim.* E *cada uma saúde* [brinde] *era uma allocução cheia de vida, esplendida de esperança pelos princípios livres taes como elles, se inscrevem á face deste século que é uma orla d'oiro na vertiginosa bandeira do progresso. (...) Havia como que um ambiente de luz estranha n'aquella sala a circundar as fronte a todos os conjurados do pensamento e do trabalho e portanto a todos os sectários das reformas profundas conquistadas no seio da mesma paz, com os recursos da perseverança e da coragem (...).*¹⁰³ Projeções futuras positivas, progressistas quanto ao desenvolvimento do país é a direção tomada pelos discursos e brindes, que pela imagem construída no artigo deveria se estender àqueles que por ela lutassem. De forma simbólica o jantar representa aqueles que ansiavam pela ferrovia, bem como por outros melhoramentos,

¹⁰³ AEL. Gazeta de Campinas. 22 de Agosto de 1872. P. 01 “Jantar político”

que lutaram para trazê-la e que agora se congratulavam mutuamente. Entretanto em sentido inverso o artigo transparece também a quem as transformações mais favoreceriam: no jantar estavam apenas homens da alta sociedade campineira e cidades vizinhas, excluindo-se a maior parte da população.

A força do evento de inauguração ganhou destaque na entre os historiadores e memorialistas da cidade ao longo dos anos por caracterizar um momento que deveria ficar na memória de todos. As próprias imagens utilizadas por Francisco Quirino dos Santos para descrever a inauguração evidenciam a sensação de que a cidade vivia uma transição, cujas percepções ficam mais bem assinaladas ao se observar a maneira como foram construídos tais relatos. Esse momento deveria ficar lembrado como o que iniciou um novo tempo na cidade, provocador de mudanças estruturais e transformador do cotidiano e das sensibilidades.

Mudanças essas que poderiam ser sentidas já pelos novos sons que a cidade viria a conviver, pelos “rugidos estridentes”, ou pela “atmosfera” que se incendiaria diariamente com o trânsito das locomotivas. É freqüente nos textos o uso de metáforas da natureza para designar as cenas e as sensações que os novos eventos teriam provocado nas pessoas, como se pode ver com mais intensidade no “poema” “*A locomotiva*” de Thomaz Ribeiro:

Monstro de fogo, arrebatame!
Silva! Muge! Ao norte o rumo!
Sacode as crinas de fumo!
Leva-me, ígneo furacão!
Rasga a terra! Sobe! Afunda-te!
Rola! Devora os espaços!
Retesa os teus ferros braços!
Abre as crateras, vulcão!
Monstro – arrojado – réptil – machina
De multiplicar a vida,

*fez-te a sciencia, o estudo, a lida,
que inventam, cria, destroe:
E ao crer-se o homem no vértice
Dos destinos (que o dirigem!)
Sentou-se e disse: - Vertigem!
E, coriscando relâmpagos
O novo fervido nume
Traçou lavouras de lume
Em todo o globo, e passou!
E os horizontes chegaram-se
E os povos viram-se ao perto
E iluminando o deserto
Disse: - o deserto acabou!*¹⁰⁴

No texto, a locomotiva é representada como um “monstro de fogo”, um “ígneo furacão”, que “silva”, “muge” e “sacode as crinas de fumo” enquanto “devora os espaços”. Estão aqui presentes imagens que evocam o paralelo traçado entre a máquina e o mundo natural, animal, selvagem e também imagens contraditórias suscitadas pela novidade, imagens de criação e destruição o que evidencia ainda mais a força simbólica da ferrovia. Além disso, figuram imagens que evocam a monstrosidade daquilo que a “sciencia”, “o estudo” e o trabalho (“a lida”) teriam construído e que havia de ultrapassar todos os horizontes, chegar a todos os povos, para iluminar e eliminar os desertos não civilizados, com um caráter quase inevitável.

A força das imagens revela a expectativa quanto às transformações, positivas aos olhos daqueles homens, de que a ferrovia traria ao futuro cidade. Mudanças essas que talvez possam ser sentidas também pelo número de pessoas que se dirigiu a Campinas para o evento, evidenciado claramente na imagem de Jules Martin, mesmo com as variações, e marcado pelas palavras de Francisco Quirino: *As vésperas deste memorável acontecimento*

¹⁰⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 11 de agosto de 1872.

– a inauguração da linha – já vinham assinaladas por uma **aglomeração de hospedes na cidade, extraordinária e nunca vista até aqui, entre nós. Todos os municípios circumvisinhos vieram na pessoa de seus habitantes mais salientes, assistir aquelle facto do maior alcance para a prosperidade da província inteira. O comboy que chegou de Santos, S. Paulo e Jundiahy a 10 pela noite, só esse trouxe cerca de 600 indivíduos!**¹⁰⁵

Junto à estação, como a imagem de Jules Martin permite visualizar, *desde manhã logo começara a multidão avultando pelos passeios, soffrega, densa, fluctuante, a regorgitar por todos os pontos, especialmente por ali, (...) ondas de povo affluíam pelas ruas e pelos terrenos da estação.*¹⁰⁶

O espanto decorrente do grande número de pessoas na cidade era imagem recorrente nas inaugurações ferroviárias desde a implantação das primeiras estradas de ferro na Europa.¹⁰⁷ As impressões de Francisco Quirino dos Santos sugerem a força do impacto desencadeado pela ferrovia. É preciso ter em mente que quando Francisco Quirino evidencia suas percepções ele já tem como base o desenvolvimento ferroviário na Europa e que esse continente se constituiu um modelo a ser seguido em termos materiais, na busca pela industrialização cujo primeiro passo foi dado com a ferrovia; e culturais, na medida em que a Europa seria o modelo de civilização.¹⁰⁸

¹⁰⁵ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 01

¹⁰⁶ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Agosto de 1872. P. 01 e 02

¹⁰⁷ Tem-se como exemplo, para traçar um breve paralelo, a viagem inaugural da linha ferroviária Liverpool-Manchester, uma das primeiras do mundo, realizou-se em 15 de setembro de 1830, contando com a presença de 400 mil pessoas, e por meio das palavras de Edward Stanley é possível ter uma idéia da perplexidade que o advento ferroviário provocou nos homens do século XIX. “*Não há palavras que possam dar uma idéia adequada da grandiosidade (não posso usar palavra menor) de nosso progresso. A princípio era relativamente lento; mas logo sentimos que verdadeiramente estávamos em marcha, e então todos aqueles para quem o veículo era novo devem haver-se dado conta de que a aplicação da força locomotora estava estabelecendo uma nova era no estado da sociedade, cujos resultados definitivos é impossível colocar-se*”¹⁰⁷ (Apud. HARDMAN, 1988: 24) Stanley traça um paralelo entre o movimento da máquina e o movimento da história da humanidade, que “a princípio era relativamente lento”, mas que aos poucos permitiu a impressão de que se passava por uma “nova era no estado da sociedade”, cujos resultados seriam impossíveis prever.

¹⁰⁸ Adiante essa questão será discutida a partir de algumas interpretações da historiografia.

Para Lessa (1993: 85), em geral, desde seu surgimento, a ferrovia foi vista como promessa de progresso e de civilização industrial. Esta imagem se estabeleceu, por um lado, pela presença do maquinismo ferroviário como representante do avanço tecnológico da sociedade capitalista (na medida em que carrega suas marcas: velocidade, produto industrial, controle do espaço e do tempo) e, por outro lado, pelo fato de ser um instrumento de propagação dos padrões capitalistas, pela ligação entre os centros urbanos, palco da performance capitalista.

Para Hardman (1988: 24) o século XIX expressou múltiplas reações “entre indignação, espanto e encantamento” ante as transformações pelas quais passou. “No vasto e intrincado painel que se desenhava em torno das novas relações entre técnica e sociedade, os efeitos de uma ilusão óptica generalizada percorriam povos e países, dominavam o olhar das multidões, faziam-se sentir nos veios recônditos do planeta”.

Pode-se pensar que em Campinas, as palavras de Francisco Quirino encontraram, naquele instante, “ressonância imediata no imaginário coletivo”, já que as sensações seriam compartilhadas por todos que passavam por aquela experiência.

Como mostra Bresciani (1986), o universo de percepção por meio de imagens “assustadoras, poderosas em sua força, infinitas ou com seus limites velados, portentosas enfim, compõe essa nova sensibilidade no século XIX. A força dos atos inaugurais, com seu caráter revelador de coisas antes submersas, e com seu poder transformador, ficou para sempre marcada na grandeza da imagem construída pelos homens que presenciaram a imposição da máquina e se chocaram com a revelação pública das necessidades e expectativas dos homens pobres”.

O “ato inaugural” da ferrovia em Campinas, então, também teria sido capaz de minimizar as diferenças sociais e culturais na aparência, pois o que se via era apenas a

multidão, uma “aglomeração” em festa. A documentação sugere a imagem de uma festa generalizada, em que toda a cidade comemorava um acontecimento que viria transformar a vida de todos, mesmo daqueles que não almejassem ou simplesmente estivessem alheios a tais mudanças.

Em estudos sobre cidades, sobre arquitetura ou especificamente sobre transportes, as ferrovias figuram como provocadora de profundas transformações, no que se refere ao crescimento populacional das áreas urbanas, no estímulo à circulação de pessoas e mercadorias, na velocidade dos transportes entre outras questões.

Além disso, neste processo, as transformações da estrutura das cidades ocorreram paralelamente e com influência mútua às mudanças nas percepções do homem. Portanto, é possível dizer também que a inserção dessa inovação tecnológica no cotidiano contribuiu para alterar as sensibilidades e temporalidades do homem sobre o meio que estava inserido.

No que se refere à produção industrial e à circulação de pessoas e mercadorias, o surgimento de modernos meios de transporte engendrou uma atividade econômica intensa e teve nas ferrovias o principal veículo de expansão. Em geral, as estradas de ferro possibilitaram superar as distâncias com maior velocidade e, conseqüentemente, em menos tempo, estendendo seus trilhos por novos mercados, capazes de absorver a produção bem como fornecer matérias-primas. Além disso, possibilitaram a multiplicação do espaço geográfico da economia capitalista, que passou a crescer à medida que se impusessem novas necessidades às transações comerciais.

Desse modo no século XIX em geral, a natureza dos fenômenos que se desenvolviam no interior das cidades era totalmente nova: “a multidão dos habitantes, o número de novas casas, a capacidade das novas zonas industriais e comerciais, os quilômetros de novas estradas e canais, o número de veículos que circulam nas estradas da

cidade”. Esse conjunto de transformações originou a mudança de modos de vida, modificou a utilização do solo e a própria paisagem. (BENEVOLO, 1989: 20)

Portanto, ao lado do grande aumento do número de indústrias, o desenvolvimento dos meios de transportes, principalmente pela disseminação das ferrovias, resultou em amplas transformações de modo geral, mas cuja expressividade pode ter sido maior no desenvolvimento das cidades. Pode-se dizer que as ferrovias funcionaram como estímulo ao processo de aglomeração urbana, pois muitas vezes foi “em função da nova rede de transportes e do movimento comercial sempre em expansão que convém interpretar o crescimento sem precedentes de algumas cidades, para onde convergiam as vias comerciais e onde se encontravam as alavancas de comando, financeiras e administrativas”. (BENEVOLO, 1994: 20)

A ferrovia colaborou, então, para o caráter cosmopolita das grandes cidades por ter participado das mudanças de seus espaços, configurandose como lugares de encontros, trocas sociais e culturais no qual o cotidiano dos homens passava por constantes modificações.

Para Hardman (1988: 26-27), nas grandes metrópoles européias, para além das transformações estruturais, a disseminação das ferrovias no cotidiano deu início a um processo de perda dos referenciais na sociedade moderna. A própria cidade passou a tomar conotações diferentes, em que homens e mulheres nas ruas, por exemplo, começaram a traçar roteiros labirínticos: “a cidade exibe-se como esfinge, ela própria um enigma a ser decifrado sob pena de serem arruinadas todas as convicções”.

Mesmo em uma cidade ainda possuidora de traços coloniais como Campinas a chegada da ferrovia certamente provocaria transformações similares às ocorridas na Europa, embora não nas mesmas proporções, pois a percepção dessas mudanças deve levar

em conta as particularidades locais. Na Europa o fenômeno ferroviário foi inovador e as transformações decorrentes da inserção daquele novo meio de transporte ainda foram imprevisíveis no princípio. Ao passo que tratar do fenômeno ferroviário no Brasil deve-se levar em conta não apenas as transformações em termos quantitativos no que se refere à circulação de pessoas e mercadorias ou as transformações estruturais nas cidades além de outras questões, mas também se deve ter em mente toda a carga simbólica que ela traz. Simbolismo de progresso e civilização o qual Campinas, entre muitas outras cidades, queria para si.

O preparo de Campinas para o dia da inauguração, o cuidado com os enfeites, a organização de eventos denotam a busca por esses valores cuja maior expressão era a ferrovia, que trazia para aqueles homens a possibilidade concreta de alcançá-los. Para além das palavras nos artigos de jornais ou nos relatórios da companhia, a busca por tais valores e mudanças efetivas não é expressa apenas na espera ou preparação da cidade para a chegada da ferrovia. Eles podem ser encontrados também sob a ótica das reivindicações de Campinas sobre suas condições urbanas, que ganham maior vulto com a publicação periódica de artigos no jornal da cidade.

Já a partir dos primeiros meses de publicação da Gazeta de Campinas é possível encontrar artigos e notícias pedindo por *melhoramentos materiaes*, pois Campinas ***avulta já como um centro notável*** pelo numero de habitantes, pela distincção de seus filhos, pelos dons apreciáveis com que approuve dotala a Providencia. Segundo o jornal, há elementos indispensáveis de segurança, de commodos, de hygiene entre os que para o luxo tem accumulado ***as invenções modernas***. Por exemplo: a illuminação, a calçada, plantio de

árvores.¹⁰⁹ Em um outro artigo, afirma-se que *é preciso attendermos seriamente para o estado das nossas urgentes necessidades e procurarmos os melhoramentos que devem remediar pondo em equilíbrio o crescimento continuo da nossa terra com os beneficios de utilidade e aformoseamento que devem dar-lhe collocação distincta na província. (...) Instemos: pela illuminação pública; pelo calçamento das ruas; pelo abastecimento de águas á população; pelo systema de esgotos (...) etc. etc.*¹¹⁰

Uma questão que ocupa espaço nas secções do jornal, tanto nos dois anos de jornais anteriores à abertura da linha entre Jundiaí e Campinas quanto depois do início do tráfego, refere-se à iluminação. Em fevereiro de 1871 uma nota na *Secção Particular* pede a *edilidade que (...) contemple uma verba para illuminação. Basta de andar às escuras. O recurso da lanterna não serve. A escuridão dá logar a quedas, esbarrões, etc, etc. Não me detenho na conveniência da cousa, porque até os cegos reclamam.*¹¹¹

A ferrovia trazia consigo a promessa de um outro melhoramento, o telégrafo: ***Entre os grandes projectos de melhoramentos com que a infatigável e fecunda administração do conselheiro Saldanha Marinho pretendeu dotar a nossa importante província, imprimindo-lhe o cunho da iniciativa particular que hoje tanto a engrandece; entre esses projectos, dizemos, figurou o de uma linha telegráfica que devia se estender ao oeste da província, directriz provável da linha férrea que por ahi se prolonga, buscando o maior centro de produção.***¹¹²

¹⁰⁹ AEL. Gazeta de Campinas. 28 de Abril de 1870. P. 01 “Obras municipaes”. Quase todos os artigos que tratam de maneira geral da questão dos melhoramentos urbanos ou que tratem particularmente sobre algum aspecto desses trazem o tom reivindicatório muito forte e sempre se referem como uma necessidade

¹¹⁰ AEL. Gazeta de Campinas. 05 de Fevereiro de 1871. P. 01 “Câmara Municipal I”

¹¹¹ AEL. Gazeta de Campinas. 02 de Fevereiro de 1871. P. 01

¹¹² AEL. Gazeta de Campinas. 16 de Outubro de 1870. P. 01 “Linha Telegraphica”. Esse pequeno trecho do artigo é esclarecedor. De um lado, evidencia que a vinda da ferrovia traria consigo uma das outras grandes inovações tecnológicas do século XIX na área da comunicação e, de outro lado, ao final, evidencia uma das principais perspectivas, senão a principal, sobre a expansão das ferrovias no estado de São Paulo, que a coloca

A proposta do jornal é de que a Companhia Paulista levasse a linha telegráfica já naquele momento, pois seria melhor que se “fizesse hoje” *aquilo que forçosamente terá de fazer amanhã*. (...) *O custo da linha será sempre o mesmo, quer se faça hoje ou amanhã*, afirma o jornal, mas com *uma diferença, e é que desde já se abrirá uma fonte de rendas para a empresa*.¹¹³

A iluminação, o telégrafo e a ferrovia se constituem alguns dos elementos símbolos da modernização nas cidades no século XIX e nada mais “natural” do que Campinas buscar essas novidades para modernizar-se.

Além disso, a chegada da ferrovia parecia exigir melhores condições da cidade aos olhos da sociedade, pois *como é que se há de estabelecer o transito ahí por umas ruas todas esburacadas, escuras e, em certas partes, peiores que muitas azinhagas, quando a via-ferrea pedir-nos uma válvula para desafogo das suas estações?*¹¹⁴

Para o jornal era um contra-senso que a ferrovia, símbolo da modernização e grande melhoramento à cidade, tivesse que encontrar condições precárias para seu estabelecimento, isso em uma cidade cuja fama era de riqueza e grandiosidade: *Será irrisório que levemos o cortejo da nossa admiração e do nosso respeito áquele benefício máximo feito á nossa industria, á nossa lavoura, ao nosso commercio, atestando-lhe, ao mesmo tempo, a pobreza da nossa vida intima n’um quadro repugnante com a apregoada grandesa e fartura da nossa terra!*¹¹⁵

A questão das ruas da cidade provocava preocupações e as reivindicações por melhores condições das mesmas é uma constante nas últimas décadas do século XIX.

como seguidora das grandes áreas produtoras de café, como bem evidencia Odilon Nogueira de Matos, Op. Cit.

¹¹³ AEL. Gazeta de Campinas. 16 de Outubro de 1870. P. 01 “Linha Telegraphica”

¹¹⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 09 de Fevereiro de 1871. P. 01 “Camara municipal II”

¹¹⁵ AEL. Gazeta de Campinas. 09 de Fevereiro de 1871. P. 01 “Camara municipal II”

Em diversas ocasiões a Gazeta de Campinas reclamava do *deplorável e indecoroso estado de muitas ruas* da cidade, o que contrastava *com todos os nossos elementos de prosperidades e sabidos recursos*, sendo o que *mais dá na vista a estranhos e aperta o coração* dos campineiros. O jornal afirma que *a camara municipal tenta calçar algumas e remediar outras*, entretanto não “levava a cabo” *de prompto o reparo que todas precisariam*.¹¹⁶

Segundo a o jornal, o *reprehensível (...) estado de abandono das ruas* evidenciaria a *incúria da municipalidade*, que por receber os impostos teria o *imprecindível dever de zelar pelo estado sanitário da cidade*. Esse estado de abandono do qual fala o jornal parecia mais grave nos períodos de chuva, já que o *péssimo calçamento das mesmas* facilitaria sua degradação. A “travessa do Góes” era um *tremendal de lama medonho!*¹¹⁷ Assim, para o jornal, *em algumas das ruas mais freqüentadas de nossa cidade é quase impossível passar-se após qualquer chuvinha que caia*, porque os *lamaças eram enormes*.¹¹⁸

O problema, aos olhos da população, não era apenas de ordem estrutural, pois *além de dificultarem o transito, tornam-se focos de miasmas*¹¹⁹, podendo *affectar consideravelmente a saúde dos habitantes*.¹²⁰ A situação das ruas permitiria ao jornal dizer que *não há o menor amor á saúde da população, ou antes que aqui, n'esta opulenta cidade, como se diz lá fora, é considerado elemento de adorno justamente o que em outras cidades as juntas de hygiene publica consideram focos pestilenciaes*.¹²¹

Além disso, o despejo de lixo e dejetos nas ruas, bem como nos largos, causava enorme consternação. O Largo do Mercado, por exemplo, era aos olhos da imprensa um

¹¹⁶ AEL. Gazeta de Campinas. 15 de Fevereiro de 1872. P. 02 “As ruas”

¹¹⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Março de 1877. P. 02 “Aceio das ruas”

¹¹⁸ AEL. Gazeta de Campinas. 15 de Março de 1876. P. 02 “À câmara municipal”

¹¹⁹ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Março de 1877. P. 02 “Aceio das ruas”

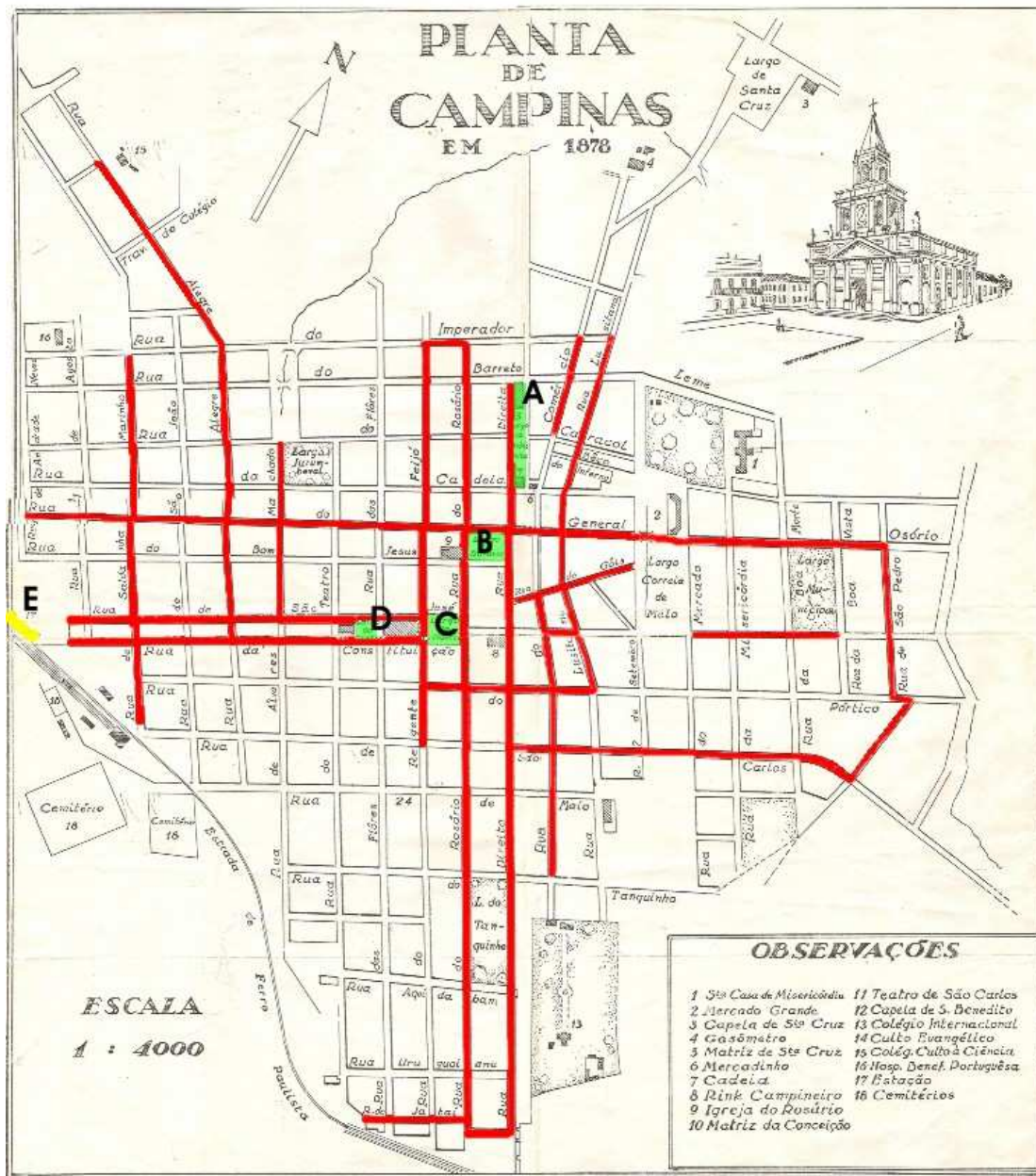
¹²⁰ AEL. Gazeta de Campinas. 15 de Março de 1876. P. 02 “À câmara municipal”

¹²¹ AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Março de 1877. P. 02 “Aceio das ruas”

amplo e sombrio esterquilino no centro da cidade, no qual se depositavam cômoros imensos de lixo e de tudo quanto pôde haver de abominável, sobre o qual nenhuma autoridade tomava qualquer atitude: Nem a câmara municipal, nem a policia, nem ninguém prescreve uma medida coercitiva, enérgica, a bem de acabar com semelhante abuso. E isto no centro da cidade!, condena o jornal. ¹²²

Nesse sentido, segundo Lapa (1996: 37), “são evidentes os indícios de que o poder público lutou com sérias limitações para corresponder aos serviços que lhe competiam, sendo complementado substantivamente, quando não até liderado, pelo capital privado”, como fica claro na documentação pelo grande número de chamadas de concorrência para que se apresentassem propostas para calçamento, nivelamento ou mesmo limpeza de várias ruas da cidade. Por meio dos editais de concorrência emitidos pela câmara municipal e das denúncias feitas na Gazeta de Campinas nota-se que nas últimas décadas do século XIX o quadro de trabalhos realizados nas ruas da cidade é imenso, como se pode ver abaixo, na reprodução da planta da cidade de 1878.

¹²² AEL. Gazeta de Campinas. 18 de Março de 1877. P. 02 “Aceio das ruas”



Fonte: Centro de Memória da UNICAMP

Assinalados em verde estão os largos sobre os quais havia as maiores cobranças: A) Largo da Matriz Velha, B) Largo do Rosário, C) Largo da Matriz Nova, D) Largo do Teatro, além de estar assinalada a localização da estação, em amarelo (E). A imagem mostra as ruas que possuíam mais reclamações e sobre as quais mais obras eram realizadas, embora muitas delas tenham sido mal executadas, parcialmente terminadas ou mesmo que

tenham ficado apenas na promessa de serem desenvolvidas. Seja fazendo calçamento, bueiros, abaulamento das ruas ou mesmo refazendo tudo isso por ter sido mal executado, a região central e as extremidades da cidade sempre estiveram com algum programa de obras em execução. E nesse sentido atenção especial às ruas que “desembocam” largo da estação, Constituição (Atual costa Aguiar) e a São José (atual 13 de Maio).

Os trabalhos nas ruas da cidade não ficaram alheios à chegada da ferrovia, tanto que em Maio de 1877 W. Hammond, chefe do tráfego da estrada de ferro da Companhia Paulista, buscou apresentar à câmara municipal *um plano de melhoramentos incontestáveis para Campinas* que se referiam à regularização do *systema de calçamento das ruas*.¹²³ Tal intervenção não foi a primeira realizada pela ferrovia ou por alguém a ela ligada. Antes da inauguração da estrada de ferro, a Companhia Paulista já havia participado em algumas discussões referentes às melhorias urbanas da cidade.

Já no ano de 1870, dentre as necessidades de melhoramentos estava a de desviar o curso das águas das chuvas *que por ocasião das grandes trovoadas* inundaram a cidade e fizeram muitos *estragos* nas ruas pelas quais passavam, especialmente nos lados Sul e Sudoeste da cidade. Para a Gazeta de Campinas a *causa única desse mal é a falta de uma valla que, circundando a cidade pelos lados S. e S.O. faça convergir todo esse montão d'agoas para uma só rua e as dirija a um reservatório commum, para d'ahi seguirem pelo curso natural de um dos ribeiros [rios] que cortam a cidade*. Esse projeto, como esclarece o jornal, durante anos foi *meditado* pela câmara municipal, mas não fora *levado a effeito*. Assim, a Companhia Paulista tomou para si a responsabilidade da construção da referida

¹²³ AEL. Gazeta de Campinas. 27 de Maio de 1877. P. 01 “Interesses municipaes”

valla, e construiu *um canal ou boeiro de esgoto para essas agoas, em frente á rua do Theatro.*¹²⁴

Deste modo, a participação da ferrovia em aspectos que dizem respeito às melhorias das condições urbanas da cidade foi constante praticamente desde o início dos trabalhos na linha. A proposta de Hammond era de que se importasse da Europa uma máquina que prepararia *pedras para calçar as ruas pelo método Mac-Adam*, o que garantiria *a segurança do calçamento, a sua duração e innumeras outras vantagens*, além de se propor *a dirigir os serviços e a levar a effeito por si mesmo este grande melhoramento.*¹²⁵

Segundo Francisco Quirino dos Santos, autor do artigo, a proposta era valiosa por tratar especificamente de melhorias no centro da cidade, que adquiria uma nova conotação nesse período, já que *até certo tempo Campinas apresentava um aspecto desolador com relação a este assumpto* [o calçamento das ruas]. *O mísero estado de nossas ruas contrastava singularmente com a riqueza e florecimento do município.* Para o jornalista, a explicação para o contraste entre os problemas urbanos e a riqueza da cidade era simples, mas se constituía uma *razão poderosa: quase todos os nossos patrícios são agricultores; passam a maior parte da vida em suas fazendas; ahi edificam seus palacetes, ahi fazem o foco de seu bem estar, procurando reunir o útil e o agradável para os commodos da existência.* Assim, o fato de a parte da população possuidora de recursos para financiar reformas na estrutura urbana da cidade não possuir uma ligação direta com seu centro fez

¹²⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 04 de dezembro de 1870. P. 01 “Melhoramentos materiaes” O jornal, apesar de evidenciar a ligação da ferrovia nas modificações urbanas, não propõe que a câmara municipal deveria aproveitar a oportunidade e estender o referido canal desde aquele ponto até a Rua Deserta [atual Álvares Machado], pois os *empreiteiros da estrada de ferro tratam de encaminhar as ágoas pelo seu antigo curso com os esgotos e vallas que estão fazendo*, o que acarretaria em uma situação *peior que d’antes, porque em vez de se dirigirem ellas [as águas] por diversas ruas, para se unirem já no centro da cidade, vem todas reunidas em grossos volumes, fazendo grandes voltas e ângulos e assim convergem para as ruas Direita* [hoje barão de Jaguara], *Osório e praça do Rosário.*

¹²⁵ AEL. Gazeta de Campinas. 27 de Maio de 1877. P. 01 “Interesses municipaes”

com que eles *esquecessem um pouco da povoação*, pois iam para ela apenas *em ocasiões de festas ou chamados pelos negócios do momento*.¹²⁶

Entretanto, aos olhos de Francisco Quirino dos Santos a condição do centro mudou pois *o rápido desenvolvimento mesmo das nossas forças materies tem dado motivo a que se procurem todos os benefícios da civilização e do progresso no centro commum onde se fecham todos os elos das relações sociaes*. Para o Francisco Quirino, *nesses últimos annos a cidade tem como que se levantado de si mesma com outra apparencia, com o ar senhoril a que tinha direito desde muito*.¹²⁷

Para Lapa (1996: 20; 37), Campinas acompanhou as grandes mudanças em várias frentes que ocorreram nacionalmente na segunda metade do século XIX, mas imprimiu “o próprio ritmo da dinâmica local do seu desenvolvimento à evolução urbana que sofre no período”. A cidade teria aproveitado a acumulação cafeeira que havia se acelerado para ampliar e reestruturar a ocupação do solo urbano, “modernizando seus equipamentos e serviços e, em consequência, mudando o estilo de vida da maioria dos moradores, atraindo novos habitantes e forasteiros”. Deste modo, o progresso da cidade teria imposto uma política pública “tendente a justapor a racionalidade e a urbanidade burguesas a um certo à-vontade escravista”, desde que naturalmente cada um conhecesse o seu lugar no espaço privilegiado que desfrutava”. Assim, “ao se iniciarem os anos 70, estava composto o quadro incentivador do desenvolvimento urbano de Campinas, capaz de torná-la uma nova cidade para aqueles novos tempos”. (LAPA, 1996: 111)

As terras em pleno cultivo, capital disponível, experiência empresarial em vários sentidos, mão-de-obra farta e a ascensão política dos barões do café contribuíram

¹²⁶ AEL. Gazeta de Campinas. 27 de Maio de 1877. P. 01 “Interesses municipaes”

¹²⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 27 de Maio de 1877. P. 01 “Interesses municipaes”

substancialmente para uma mudança na perspectiva que se tem sobre a cidade. A chegada da ferrovia contribui para a transformação dessa perspectiva, como evidência e acelerador, e a alocação da estação ferroviária naquele ponto específico trouxe necessariamente mudanças profundas àquela área.

A área próxima à estação ganhou importância e o interesse sobre ele passou a crescer, como se percebe pelo caso em que Joaquim Quirino dos Santos apresentou um requerimento em sessão da câmara *pedindo sob título de doação, venda ou aforamento um terreno junto à Estação*.¹²⁸ Do mesmo modo, um pouco mais tarde, procede *Benedicto Domingues Rodrigues, pedindo a concessão de uma nesga de terreno na rua Saldanha Marinho*.¹²⁹

O requerimento de Benedicto foi aprovado, entretanto foi indeferido o pedido de Joaquim Quirino dos Santos *visto que os terrenos junto à Estação têm de ir à praça; e póde o supplicante concorrer com outros pretendentes*. Ou seja, ele deveria tentar adquirir os terrenos em leilão, o que favoreceria muito os cofres da câmara municipal, tendo em vista que muitos deles pertenciam à municipalidade por não serem ocupados. Em Dezembro de 1871 a preparação dos terrenos junto à estação estava quase concluída, o *Engenheiro* encaminhara um ofício à Câmara convidando-a *a proceder por si ou por meio de uma comissão, uma vistoria no campo da Estação afim de resolver dúvidas em relação aos arruamentos e divisão das secções de terrenos, que tem de ser arrematadas*.¹³⁰

A infra-estrutura daquela área da cidade era precária à instalação da estação da Companhia Paulista, pois aquela região era um campo aberto, coberto por *barba de bode*,

¹²⁸ AEL. Gazeta de Campinas. 17 de Dezembro de 1871. P. 02 “Extracto da Acta de 27 de Novembro de 1871”.

¹²⁹ AEL. Gazeta de Campinas. 28 de Janeiro de 1872. P. 02 “Extracto da Acta de 08 de Janeiro de 1871”.

¹³⁰ AEL. Gazeta de Campinas. 06 de Janeiro de 1872. P. 02 “Extracto da sessão de 11 de Dezembro de 1871”.

não fazendo parte do centro da cidade. Dessa forma, foi a ocupação daquele espaço pela edificação que promoveu diversas melhorias.

Algumas prioridades nos trabalhos da câmara nas ruas da cidade mudam por esse motivo. Em Setembro de 1871, a Câmara Municipal conseguiu autorização do governo provincial para contrair um empréstimo junto a particulares para investir em melhoramentos urbanos que se faziam necessários.

Melhoramentos esses que ficaram mais urgentes com a iminente vinda da estrada de ferro (que a essa altura estava programada para Março de 1872) e a possibilidade de muitos viajantes passarem por ali. Para a Gazeta, *já era tempo de cuidar neste meio convenientissimo de prover a tantas necessidades que afogam por todos os lados a nossa cidade.*¹³¹

Com isso, segundo o jornal, *vai também esta corporação acima alludida fazer calçar as ruas do bom Jesus e da Constituição pelo systema e nas condições que se anunciam n'outra secção desta folha. Folgamos com esta deliberação. Todos anciavam por uma medida qualquer no sentido de serem reparadas aquellas importantes ruas, pois vão ellas introncar na estação da via-ferrea, e por ahi se lhes pode aferir o alcance futuro.*¹³²

A Rua do Bom Jesus (atual Av. Dr. Campos Salles) apesar de também ir na direção da estação não tinha seu fim na edificação. Ao passo que a Rua de São José (atual 13 de Maio), que passava ao lado do Teatro e da Matriz Nova da Cidade, teria como final o largo em frente à estação, permitindo até mesmo sua visualização em toda sua extensão, o que conferiu ao edifício privilégio visual em relação aos demais edifícios.

¹³¹ AEL. Gazeta de Campinas. 21 de Setembro de 1871. P. 02. “Empréstimo à Câmara Municipal”.

¹³² AEL. Gazeta de Campinas. 21 de Setembro de 1871. P. 02 “Calçamento”

A Companhia Paulista também aterrou para a construção da estação um *grande buracão que existia na extremidade daquela rua junto à Estação*, o que parece ter feito com que a câmara municipal achasse mais conveniente trabalhar nela, promovendo seu calçamento.¹³³

Ao mesmo tempo, o excesso de obras nas áreas próximas à estação causava transtornos às obras nas ruas próximas à edificação: *resolveu-se (...) representar ao directório da Companhia paulista sobre a urgente necessidade de mudar os vallos que dividem os terrenos da Estação, o que transtornou o arruamento da rua do Bom Jesus, e também os fechos que particulares necessitam fazer.*¹³⁴ Assim, em certos casos era necessário que ambas, a companhia e câmara, fizessem concessões para que pudessem tirar o melhor proveito do espaço.

Além disso, os trabalhos também causavam transtornos nas proximidades do cemitério, como se percebe pelo pedido de reforma no mesmo a fim de evitar os transtornos causados pelas obras: *Dito do zelador do Cemitério requisitando um portão na face Leste do Cemitério, visto que os trabalhos da linha de ferro ali embarçam a entrada actual. Com um risco [desenho] e orçamento para o novo portão.*¹³⁵

Para além das mudanças estruturais que ocorreram com a implantação da estação ferroviária em Campinas, houve grandes incentivos ao estabelecimento de casas comerciais naquela área. Em estudos sobre a cidade é recorrente a idéia de que a presença da estação a partir de 1872 teria servido como um dos principais vetores, senão o principal, de desenvolvimento da área urbanizada. A recém construída estação em Campinas não era

¹³³ AEL. Gazeta de Campinas. 17 de Dezembro de 1871. P. 02 “Extracto da Acta de 27 de Novembro de 1871”.

¹³⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 28 de Janeiro de 1872. P. 02 “Extracto da Acta de 08 de Janeiro de 1871”.

¹³⁵ AEL. Gazeta de Campinas. 17 de Dezembro de 1871. P. 02 “Extracto da Acta de 27 de Novembro de 1871”.

parte integrante da cidade, por localizar-se fora dos limites tradicionais da mesma, mas com o tempo aquela área ganhou importância.

Conforme Sueli Bem (1998: 305), o processo valorização do espaço nos locais em que as estações foram alocadas foi relativamente comum na implantação das ferrovias em geral. Muitas vezes buscou-se implantar os trilhos em “terrenos de cotas mais constantes, de modo a facilitar o trabalho das máquinas preparadas segundo as conveniências e o potencial tecnológico no momento”, terrenos esses que muitas vezes coincidiram com áreas menos valorizadas economicamente nas cidades. Assim, o fato de as ferrovias terem instalado suas estações em áreas depreciadas fez com que lhes conferisse “nova vida, transformou-as substancialmente, atraindo população fixa e flutuante, serviços e comércio e fazendo surgir vilas e bairros”.

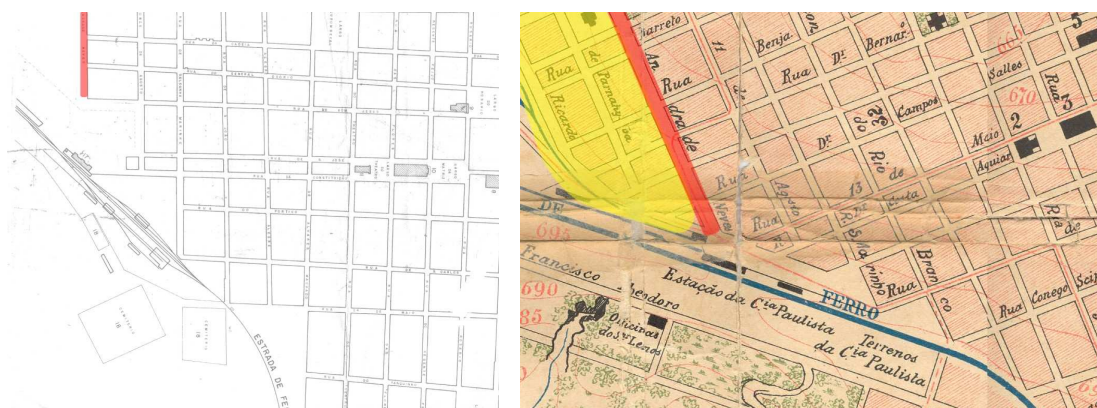
Em Campinas é possível verificar que centro comercial da cidade se prolongou até a estação. Na publicação das posturas da Câmara em 26 de Maio de 1872 pela Gazeta de Campinas, onde se encontram os impostos que a Câmara Municipal ficaria autorizada a cobrar pelo governo provincial há o artigo 2º. que se refere à cobrança de impostos sobre *peessoas que exercerem comércio*. No parágrafo 13 encontra-se o seguinte: *60\$000 por anno de cada venda ou casa de negocio situada á beira dos caminhos muncipaes. Ficam exceptuadas as casas de commercio estabelecidas dentro da raia de 50 metros de distancia de uma Estação de via férrea, e aquellas situadas no longo das estradas geraes.*¹³⁶

Essa determinação é certamente um grande incentivo ao estabelecimento de casas comerciais naquela área e da própria ocupação do espaço. Segundo Lapa (1996: 25), a chegada da ferrovia em Campinas “valorizou ou deteriorou áreas, dilatou ou acelerou a

¹³⁶ AEL. Gazeta de Campinas. 26 de Maio de 1872. P. 01

dilatação do perímetro urbano, criou bairros”. Além disso, segundo Badaró (1996: 27), “no largo da estação e nas primeiras quadras das ruas adjacentes instalaram-se o comércio atacadista de secos e molhados e importantes hotéis”.

A comparação entre as plantas produzidas na segunda metade do século XIX também evidencia a ampliação do perímetro urbano tendo a estação como vetor de expansão, como se vê a seguir:



Fonte: Centro de Memória da Unicamp

Na comparação dos detalhes daquela área, percebe-se que a planta de 1878, confeccionada por Luiz Pucci, mostra a estação, porém evidencia que mesmo com a abertura da Rua Andrade Neves (em vermelho) o centro não se estendia além dela. Na análise da planta da cidade de 1900, aquela região já se encontrava ocupada, pois se podem visualizar as ruas Barão de *Parnahyba* e Dr. Ricardo, como se vê pela área em amarelo. Além disso, em 1900, o início da própria Rua Andrade Neves está mais próximo à estação, em virtude da ocupação dos terrenos em frente à edificação e da própria reconstrução da mesma a partir de 1884, também em frente ao primeiro edifício, como se verá adiante.

Da mesma forma que o comércio, o trânsito e os transportes também não ficaram indiferentes à chegada da ferrovia, a começar pela modificação do nome de algumas ruas que tiveram como referência pessoas envolvidas no empreendimento. Em reunião da

câmara municipal de 11 de Dezembro de 1871, *resolveu-se, por indicação do sr. Corrêa Dias, denominar – rua Saldanha Marinho – aquella parallella ao primeiro armazém da Estação, chamada do Matadouro; em attenção aos relevantes serviços prestados por este cidadão á Companhia Paulista.*¹³⁷

Para a própria inauguração houve uma série de regulamentações: *a polícia designa (...) o modo de transitarem os carros entre a cidade e a estação da estrada de ferro, nos dias da festa pela abertura da linha.*¹³⁸ Além disso, no dia do evento as ruas deveriam *se achar limpas* e, conforme os artigos 18 e 20 das novas posturas, todos os moradores da cidade deveriam *varrer as testadas de suas casas, amontoando o cisco no meio da rua, afim da Câmara removel-o para o lugar de costume.* Do mesmo modo, as pessoas que tivessem *pedras ou qualquer coisa que possa encomodar o trânsito publico* deveriam removê-las *para onde não estorve o transito, isto sob pena de serem multados.*¹³⁹

Conforme Lapa (1996: 25) salienta, em 19 de Maio de 1873 a Câmara propôs artigos de posturas que “disciplinavam o trânsito em larga área a partir da estação, agora ponto de referência (...) para indicar as direções e ruas que desde as diferentes entradas da cidade, passando pelo seu centro, levavam ou traziam o fluxo de passageiros e cargas para e da estação”.

Os dois primeiros artigos das posturas a que se refere Lapa dizem:

Art. 1^o. Todas as séges, carros, ómnibus, gôndolas, carroças e outros veículos de condução que tiverem de subir com direção á Estação de Estrada de Ferro da Companhia Paulista, demandarão a rua de São José [13 de Maio], a partir do largo da Matriz Nova,

¹³⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 06 de janeiro de 1872 P. 02 “Extracto da sessão de 11 de Dezembro de 1871”. No mesmo dia ainda modificaram-se os nomes das ruas de Baixo (que passou a ser a Rua Luzitana) e da Rua Deserta (denominada a partir de então como Alves Machado)

¹³⁸ AEL. Gazeta de Campinas. 08 de Agosto de 1872. P. 02 “Transito de carros”

¹³⁹ AEL. Gazeta de Campinas. 08 de Agosto de 1872. P. 02-03 “Editaes”

bem como descerão pela rua da Constituição [atual Costa Aguiar], até o mesmo largo. Os infratores pagarão multa de 4\$000.

Art. 2º. Todos os carros, carroças e mais veículos de conduções de gêneros e bem assim as tropas que trouxerem carros de fóra da cidade para a Estação e para qualquer armazém situado além da rua Alegre [atual Visconde os Rio Branco] e que vierem pelo bairro de Santa cruz, transitarão pelas ruas da Ponte [atual Major Solon], Comércio [atual Dr. Quirino], Alecrim [atual 14 de Dezembro] e do Imperador [atual Marechal Deodoro]; as que vierem do lado da estrada do Belém [Bragança Paulista], e bairro Alto [largo do Pará], transitarão pelas ruas do Pórtico [atual Ferreira Penteado], Campinas velhas [atual Morais Sales], Saldanha Marinho, e Bom Jesus [atual avenida Campos Salles]. No caso de infração pagarão a multa de cinco mil réis por cada tropa e seus respectivos coadjutores.

140

É possível verificar por essas disposições que a construção da estação provocou a extensão das ruas até o local e conseqüentemente a expansão do centro, com seus serviços e comércio local.

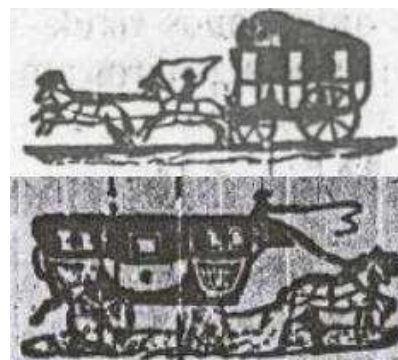
Ainda no que diz respeito ao trânsito urbano em Campinas, duas ruas foram reservadas para concentrar o fluxo e refluxo do movimento de passageiros e cargas, a *São José* e *Constituição*. E sobre a demanda de fora do perímetro urbano buscou-se reservar outras ruas, a partir de cada entrada da cidade, de modo que se evitasse no centro da cidade o trânsito mais pesado, incluindo o transporte de café pelos muares até a estação.

Com o advento do transporte ferroviário é possível que as “aventuras” pelas quais viajantes, como Van Halle, e também tropeiros passassem tenham diminuído bastante. A

¹⁴⁰ *Apud.* BRITO, Jolumá. História da cidade de Campinas. Campinas: Saraiva, 1956-1969. Vol. 13. P. 71. *In* LAPA, J. R. do A. *Op. Cit.* P.26

partir de então, os personagens “ilustres” que chegavam à Campinas o faziam de trem e eram recebidos na estação com festas, com bandas e os tradicionais “copos d’água” – pequenos banquetes em honra da personalidade que chegava.

Isso, no entanto, não significou que o *troll*, não tenha mais sido utilizado. Ao contrário, pode-se perceber que muitas das “empresas” de troles intensificaram o número de anúncios de seus serviços nos jornais da cidade, como a mostrar que seus serviços eram significativos. A utilização dos trolls ainda foi muito grande no centro da cidade, interligando as principais áreas, como mostra Lapa (1996: 131), a partir



Gravuras de *trolls* na Gazeta de Campinas de 04 de Abril e 11 de Agosto de 1872, respectivamente.

de seus quatro pontos de aluguel desses carros: nos largos do Rosário, da Matriz Velha, Santa Cruz e o que ficava no Largo da estação, “o que poderia ocorrer no Largo do Teatro ou próximos a edifícios que oferecessem espetáculos com afluência do público”.

Mesmo porque, pode-se inferir que a utilização dos serviços da linha férrea não se deu automaticamente, “de uma hora para outra”, mas à medida que o tráfego possibilitou que a ferrovia fosse tomada como mais rentável ou confortável ao transporte. Segundo Sueli Bem (1998: 305), as estações tornaram-se pontos muito atraentes nas cidades e definiram os “carroceiros transportadores de carga” como um personagem de destaque por sua “frequente circulação pelas ruas, rumo às plataformas do trem”.

3. O primeiro edifício da estação (1872-1884): estrutura simbólica em um momento de transição.

Desde a implantação da estrutura ferroviária em Campinas, a estação da Companhia Paulista se tornou referência em várias questões na organização urbana da cidade. Como afirma Frederick T. Palafox (1998), “uma estação é um lugar de onde o que chega se vai, é um lugar de incertezas, é um espaço para a relação com os outros. Convivem nela a possibilidade de transformação e de permanência, de movimento e quietude, é um espaço de refúgio, de espera, de fuga ou de partida, de angustia e regozijo”. Essas edificações “se convertem, assim, em cenário importante para o desenvolvimento da vida cotidiana das comunidades” que as receberam.

Deste modo, quando as ferrovias passaram a ser utilizadas como “meio de transporte oficial do mundo moderno” (MUMFORD, 1965: 485), muitas transformações se processaram paralelamente, dentre as quais se destacou a grande aceleração no processo de urbanização.

Na Europa, cidades nasciam e duplicavam “numa geração”, iniciativas especulativas concretizaram-se “em estabelecimentos, estradas, canais e minas abertas em poucos anos na paisagem agreste, altos fornos e chaminés apontadas para o céu ao lado das torres das catedrais”. (BENEVOLO, 1994: 20) Em meio a essas transformações ocorreram modificações nas técnicas construtivas. Os materiais tradicionais – pedra, tijolos, telhas, madeira etc. – passaram a ser trabalhados de maneira mais “liberal” e a eles juntaram-se os novos materiais, como o ferro gusa, o vidro e, posteriormente, o concreto. Os novos

conhecimentos científicos permitiram a utilização dos materiais de modo mais “conveniente” e seu uso até o limite de suas possibilidades. (BENEVOLO, 1994: 42)

Além disso, a utilização de novos materiais contribuiu para o aparecimento de novos tipos arquitetônicos, cujos exemplos podem ser encontrados em uma grande variedade de novas edificações como as estações ferroviárias, os pavilhões das exposições internacionais, as lojas de departamento, as casas burguesas, as habitações operárias, etc. (BENEVOLO, 1989: 35; KÜHL, 1998: 20)

Ganha destaque o uso do ferro nas mais diversas construções e, embora de inicialmente seu uso imitasse alguns materiais “tradicionais” (BEM, 1998: 318), o aperfeiçoamento dos métodos de fabricação do ferro, a divulgação dos conhecimentos obtidos por meio de estudos teóricos e as experiências práticas que obtiveram êxito, proporcionaram grande difusão ao uso desse material. (KÜHL, 1998: 36) Segundo Geraldo Gomes da Silva (1986: 23), “o ferro esteve presente, a princípio timidamente, e, posteriormente com mais intensidade, como material de construção de uso considerável, a ponto de se falar em uma arquitetura do ferro”.

De acordo com Kühl (1998: 23), após um período inicial em que recebeu um tratamento formal mais apropriado aos materiais tradicionais, as características técnicas e estéticas do ferro passaram a ser, progressivamente, mais bem exploradas. As possibilidades de utilização do ferro eram amplas, porém nenhum de seus novos usos “contribuiu tanto, e de maneira tão decisiva, para o desenvolvimento da indústria siderúrgica, e conseqüentemente para a popularização desse material, do que as ferrovias”, como afirma Lessa (1993: 25). Para ela, nas ferrovias a evidente coerência entre o material e o meio de transporte, “a magnitude do ferro e da máquina”, teria despertado em todos tal

“sensação de novidade e modernidade” que não permitiu maior destaque pelos outros usos do ferro.

De modo singular, as ferrovias contribuíram para a utilização de novos materiais e novas técnicas, desempenhando um papel fundamental no surgimento de novos tipos arquitetônicos, especialmente por difundir suas técnicas à medida que seus caminhos se expandiam ao levarem para os lugares pelos quais passavam suas estações, seus depósitos, garagens, suas locomotivas etc. (KÜHL, 1998: 23)

Como coloca Antoine Picon a novidade do programa das estações “significa uma heterogeneidade constitutiva que associou técnicas da engenharia civil acostumadas a lidar com o vapor, a idéia de palácios e o trânsito intenso de passageiros e mercadorias. A variedade de estilos e soluções adotadas será vista pelos pensadores da época como atributo próprio do seu tempo”.¹⁴¹ (*Apud.* LANNA, 2004: 02-03)

A respeito dos materiais utilizados na construção da primeira estação ferroviária em Campinas pouco se pode tratar pela falta de documentos, embora haja a hipótese de a edificação ter sido construída com taipa de pilão, método construtivo mais utilizado em Campinas naquele período. Não foi encontrada nenhuma evidência nos relatórios sobre o uso de ferro na gare da estação de Campinas. Há, no entanto, em uma notícia do dia 5 de Janeiro de 1873, que trata dos *estragos da chuva e dos fortes ventos* em Campinas no dia 31 de Dezembro de 1872, que faz menção à construção da cobertura da plataforma dos armazéns da Companhia Paulista próximos à estação: *No dia 31 do mez proximo passado a chuva veio acompanhada de um forte tufão de vento, causando vários estragos. Avultaram-*

¹⁴¹ PICON, Antoine. “Apprendre à concevoir les gares: l’enseignement de Léonce Reynard” *In* Revue de Histoire des Chemins de fer, v. 5/6. AICF, Paris, 1991/1992. P. 58. Karen Bowie chega a dizer que a novidade dessa tipologia será um desafio aos engenheiros e arquitetos. *In* BOWIE, Karen. “L’impact de l’essor du chemin de fer la profession architectural em Farnce au XIX siècle”. *In* Revue de Histoire des Chemins de fer, v. 5/6. AICF, Paris, 1991/1992.

*se entre elles os que soffreram os dois armazéns de cargas na estação da estrada de ferro, cujas coberturas de zinco que abrigam a plataforma, na face fronteira á cidade, foram completamente arrancadas de uma extremidade á outra, ficando também consideravelmente damnificado o telhado na mesma extensão.*¹⁴² Não se pode afirmar com certeza que a cobertura da plataforma da estação especificamente fosse do mesmo material, zinco, apesar de a chance seer grande na medida em que as edificações ferroviárias buscavam manter um padrão semelhante.

Embora tratar da arquitetura da primeira estação traga grandes dificuldades, pois as informações são escassas, destacam-se, duas imagens representando a frente do edifício: a primeira, de autoria de Jules Martin, representa o cotidiano da estação e foi a primeira imagem impressa publicada na cidade, no Almanaque Literário para 1873. A segunda, apesar de evidenciar o grande porte da estação, de um ângulo um pouco diferente, não tem autoria certa e nem data de produção. Além dessas há as imagens que representam a festa de inauguração da abertura do tráfego, mostradas anteriormente, também de autoria de Jules Martin. A duas primeiras mostram a extensão da fachada do edifício e evidenciam que a estrutura da primeira configuração da estação de 1872 era “de grande porte e de linhas classicizantes”, (KÜHL,1998: 156) com um corpo central e dois laterais.¹⁴³

¹⁴² AEL. Gazeta de Campinas. 05 de janeiro de 1873. “Estragos da chuva”

¹⁴³ Os esquemas das fachadas estação foram baseados no trabalho de Nestor Goulart Reis (2004), à exceção do esquema da primeira estação, desenvolvido pela arquiteta Renata Poliana Cezar Monezzi a partir das imagens do referido edifício.



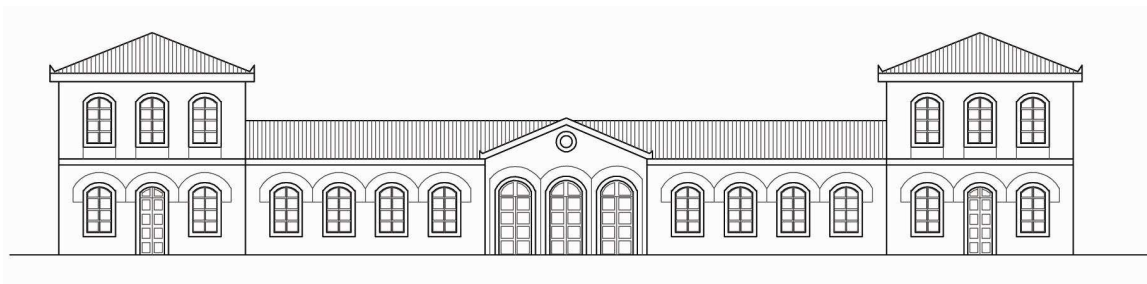
Estação da Companhia Paulista em Campinas em gravura de Jules Martin, 1872.

Fonte: Centro de Memória da UNICAMP.



Estação da Companhia Paulista em Campinas. Autoria desconhecida, s/d.

Fonte: Centro de Ciências Letras e Artes de Campinas.



O corpo central, que ocupa apenas o pavimento térreo, parece possuir três portas no centro da edificação e quatro janelas em cada lado.¹⁴⁴ Nos dois corpos laterais há, em cada um, na parte frontal da edificação uma porta central com uma janela à direita e uma à esquerda. Nas laterais desses corpos existem três janelas no andar térreo. O andar superior só existe nos corpos laterais da edificação e cada um deles possui três janelas na parte frontal, três nas laterais voltadas para o exterior e outras três nos fundos do edifício.

Como se pode ver pela primeira imagem, à esquerda há um pequeno muro ou cerca, com um portão aberto, por onde passam pessoas, em frente à locomotiva. À direita, percebe-se uma pequena edificação ao longe, situada provavelmente na área da Companhia Paulista. Além disso, percebe-se, tanto pela imagem da inauguração quanto pelas imagens frontais da estação, que a plataforma não ocupava toda a extensão da parte detrás do edifício, mas apenas ao longo do corpo central.

Também no corpo central, encontra-se um elemento que se mostrou fundamental na composição arquitetônica das estações em geral: o relógio. “Em forma de torre ou inserido na fachada, a presença do relógio, elemento ao mesmo tempo funcional e simbólico, denotava a aplicação precisa e racional dos horários das ferrovias, que em muitos países foi responsável pela unificação do horário e pela criação de uma hora oficial”, como afirma Kühn (1998: 59). Neste sentido, Whitrow (1993: 181) lembra que a ferrovia foi decisiva para a regulamentação dos horários entre as cidades, principalmente a partir do momento que ela passou a ser responsável pela entrega das correspondências. O autor ainda

¹⁴⁴ Nas imagens abaixo parece haver uma disparidade sobre o número de janelas nos lados das portas centrais da estação no corpo central, no pavimento térreo. Isso porque a segunda, cuja autoria e data são incertas, parece evidenciar três janelas apenas, enquanto a de Jules Martin parece mostrar quatro, mas duas ficam semi-encobertas pelo ângulo adotado para a confecção da imagem.

exemplifica que alguns relógios das estações eram adiantados em cinco minutos para prevenir possíveis atrasos dos passageiros.

Provavelmente, a imagem de Jules Martin revela o momento da partida de um trem no sentido Campinas-Jundiaí já que a locomotiva está virada em direção àquela cidade e ainda não havia linhas para além de Campinas. Nota-se na cena, sete carruagens ou trolls no largo da estação, voltadas para diferentes direções. As pessoas, em sua maioria, dirigem-se para o prédio da estação, algumas parecem apressadas, algumas com guarda-chuvas e malas em suas mãos, muitas delas trajadas elegantemente. Duas delas dirigem-se para lá a cavalo, uma delas a galope, parecendo estar com pressa, e uma terceira conduz a pé um cavalo. A necessidade de se estar na estação para esperar alguém a tal hora, de se pegar o trem noutra, de se buscar despachar correspondências, de ir do centro à estação em troleis por conforto ou necessidade, pressa ou requinte, dentre outras atividades do cotidiano da estação, expressam a sensação de movimento e evidenciam a transformação da própria temporalidade da cidade. Além disso, o elemento regulamentador por excelência, o relógio, bem como as características da imagem de Jules Martin, ao expressar a sensação de movimento, trazem consigo a idéia de que novos referenciais de velocidade surgiam no cotidiano da cidade.

Apesar de os relatórios da Companhia Paulista fornecerem diversas informações sobre o que se estava fazendo na ferrovia, não há menção alguma sobre como eram construídas as edificações, embora haja grande destaque para as questões técnicas referentes às linhas ferroviárias.

Percebe-se pelas imagens que a edificação estava situada no perímetro da cidade de modo que sua fachada estava voltada para ela e sua plataforma, por onde passariam os trens, estava voltada para áreas até então não ocupadas efetivamente. Assim, a estação

ferroviária poderia ser tomada como mediadora na convivência entre o homem e a máquina e entre o que era “tradicional” e o que era “novidade” nas cidades.

Na Europa, as primeiras construções das estações eram compostas por dois elementos: o edifício para passageiros e administração, normalmente construído em alvenaria de pedra ou tijolos, e a plataforma, geralmente feita em estruturas metálicas.

Para Schivelbusch (1986), arquitetonicamente esses dois espaços na estação eram dois mundos inteiramente separados, resultado de duas décadas de expansão ferroviária na Europa. O autor mostra que as plataformas não eram construídas de ferro e vidro até a década de 1850. Em parte ele atribui essa nova configuração ao sucesso do Palácio de Cristal, na exposição universal de Londres em 1851, que teria promovido comercialmente o vidro na arquitetura. Porém, o autor afirma que o fator decisivo assenta-se sobre o próprio desenvolvimento das ferrovias, advinda da necessidade de novas soluções técnicas para os terminais ferroviários.

Com o adensamento das malhas ferroviárias, especialmente na década de 1840, um grande número de linhas começou a convergir para as principais estações, o que solicitou mais plataformas de desembarque para os passageiros passarem de um trem para outro, o que fez com que praticamente todas as plataformas precisassem ser cobertas. A solução para isso foi justamente a aplicação na construção do ferro e do vidro.

Assim, como mostra Schivelbusch (1986: 173-174), as estações acabaram por ter de conectar dos tipos completamente diferentes de espaço de tráfego: o da cidade, com construções em pedra com padrões neo-clássicos; e o da ferrovia, construído em ferro e vidro, como um lado puramente industrial.

Para Kühn (1998: 59), ao longo da história das estações ferroviárias, sua função e importância adquiridas nas cidades levaram à busca de uma tipologia mais adequada às

suas necessidades bem como à busca por uma expressão arquitetônica própria. Entretanto, a expressão arquitetônica das estações variava entre a demonstração de suas características particulares, “revelando com veemência e franqueza na fachada a estrutura metálica das plataformas”, e a retomada do partido que privilegiava arcadas monumentais.

Nesse sentido, Lessa afirma que essas duas facetas “determinavam uma interface do espaço de trânsito” entre a abertura voltada para fora da cidade – a plataforma – e o espaço integrado à cidade – o saguão de entrada –, de modo que se conservava um aspecto pré-industrial na paisagem. Apoiada em Schivelbusch, Lessa (1993: 100-101) afirma que “a ferrovia ainda era uma novidade na vida da cidade, as estações assim construídas, tinham a função de habituar e fazer a passagem entre estes espaços qualitativamente diferentes: o espaço da cidade pré-industrial e o espaço da ferrovia industrial”.

Dessa forma, para Schivelbusch (1986: 174), a estação funcionava como uma passagem na qual o passageiro que fizesse a travessia da cidade, passando pelo edifício da estação até sua chegada à plataforma experimentaria um processo de expansão do espaço (*expansion of space*) ou mesmo uma experiência de industrialização do espaço (*industrialization of space*).

Nesse sentido, a análise de Schivelbusch (1986: 175.) mostra a visão de Richard Lucae sobre as estações, na qual ele evidencia a função de passagem entre dois “universos” para as pessoas que viveram essas transformações, quando descreveu os diferentes efeitos que as gares e as plataformas produziam naqueles que chegavam ou estavam para partir. Lucae escreveu que o espaço da estação poderia criar uma sensação desagradável ou mesmo assustadora naquele que viesse da cidade para a gare, em virtude do contraste entre o lado aberto para o mundo e o lado da concentração de edifícios da cidade. Porém, para aquele que chegasse de fora, o saguão da estação construído em pedra, ainda que fosse de

grandes dimensões, poderia parecer aconchegante depois de uma viagem por milhas e milhas por um espaço ilimitado (limitless space).¹⁴⁵

Geraldo Gomes da Silva (1986: 35) evidencia que os edifícios destinados “à administração e outros serviços necessários aos passageiros, tais como bilheterias, restaurantes, guarda-volumes etc., pareciam não fazer parte de uma mesma construção, tal a dissociação formal existente entre as partes”, não havendo uma “verdadeira integração”, como coloca Kühl (1998: 59).

Essa configuração dual expressava uma característica ambivalente das estações, pois remetiam, pelas partes de alvenaria, às construções pré-industriais e pelas estruturas em ferro às construções industriais, como afirma Lessa (1993: 99-100) Assim, “sem uma referência direta para inspiração”, “tomaram emprestado os modelos da arquitetura corrente, já estabelecidos, e insistiram na produção de sistemas construtivos conhecidos e aceitos, largamente empregados noutras construções das cidades”. (BEM, 1998: 317)

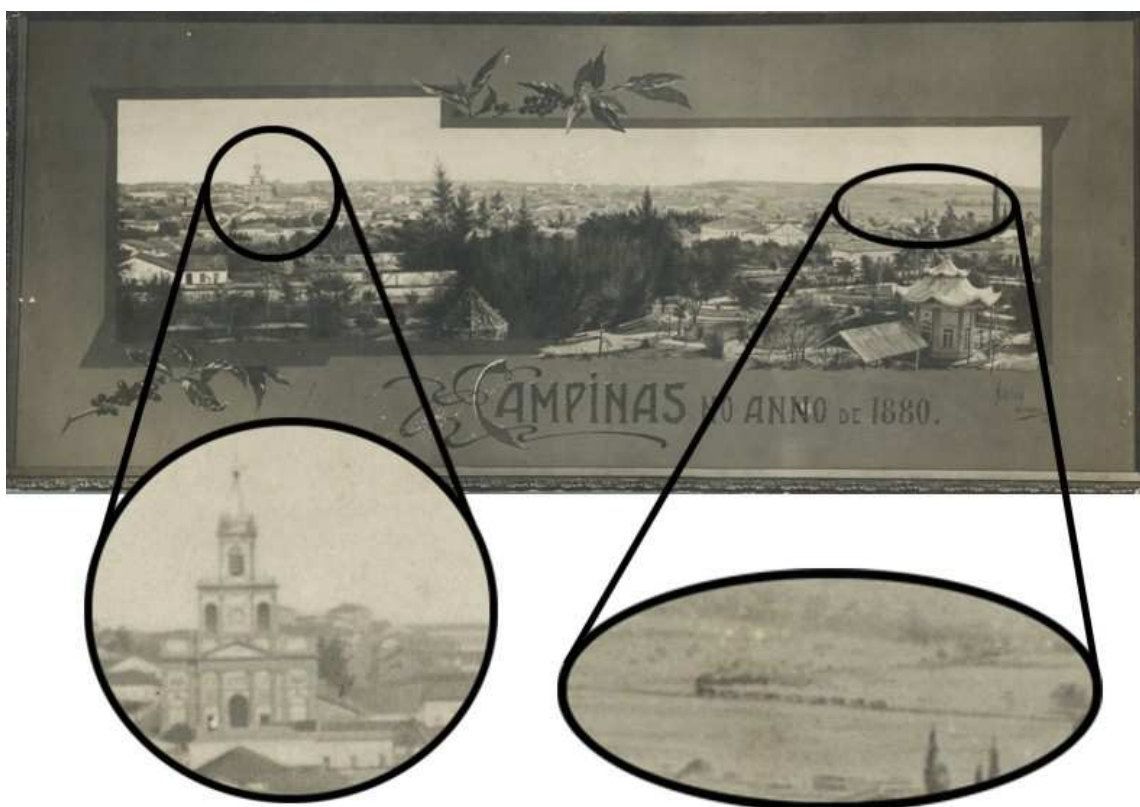
Em Campinas é perceptível que a ferrovia tenha representado uma mudança em termos de desenvolvimento urbano da cidade. Entretanto, no que se refere à questão arquitetônica, não há uma verdadeira ruptura entre o primeiro edifício da estação e os outros edifícios da cidade, e por isso ela poderia fazer de forma mais paulatina o papel de mediadora entre a cidade ainda possuidora de traços coloniais e a ferrovia, um dos símbolos da era industrial.

Entretanto, ao se pensar que não há indício do uso de ferro em sua plataforma, que seria o elemento principal essa transição, é possível que ocorresse justamente o contrário.

¹⁴⁵ Richard Lucae. “Über die Macht des Raumes in der Baukunst”. *Zeitschrift für Bauwesen*. Vol 19 1869, P. 298

Ou seja, não haveria uma transição e sim uma ruptura em que o transeunte passaria de uma edificação integrada à cidade ao “mundo industrial”, ao contato com a maquinaria.

Inicialmente, então, o destaque da primeira estação como edificação não se deve por se diferenciar das outras construções, mas por sua posição na cidade e sua ampla volumetria para comportar sua função, pois era um edifício de grande porte, ligada um símbolo industrial, a ferrovia. Entretanto, apesar de ser uma construção ligada a um dos símbolos do progresso material, ela se constituiu uma edificação ligada à tradição arquitetônica da cidade, como se pode perceber por uma fotografia da cidade datada de 1880, tirada por Julius Nickelsen.



Fonte: Museu da Imagem e do Som de Campinas

O ponto de vista da fotografia era do então Jardim Público de Campinas, atualmente o Centro de Convivência. Note-se que os enfeites em torno da fotografia para compor o

painel são reproduções de ramos e frutos do café. No detalhe da esquerda pode-se visualizar a estação, presente bem ao fundo na imagem, atrás da Matriz Nova, até então inacabada. Ao observar outras edificações da cidade é possível notar que a estação estava numa área mais elevada em relação ao centro, o que permite a visualização de sua dimensão em relação aos outros prédios, pois, embora esteja distante, aparece claramente. No detalhe à direita está presente uma maria-fumaça passando pelos trilhos que seriam da Companhia Mogiana de estradas de Ferro, fundada em 1873 e cuja inauguração do tráfego ocorreu em 1875.

A imagem apresenta uma visão panorâmica da área urbanizada, cujo ponto de vista é de uma área considerada nos jornais como um dos grandes melhoramentos da cidade (o Jardim Público), destaca duas das principais edificações da cidade (a Matriz Nova e a estação) e evidencia um dos grandes adventos tecnológicos daquele período (a ferrovia). Por sua composição, a imagem parece claramente fazer uma apologia à cidade e a seu desenvolvimento.

A força das imagens e metáforas utilizadas para descrever a chegada da ferrovia com toda sua maquinaria permite ter idéia do impacto causado nas pessoas em termos de sensibilidade do espaço. Em certo sentido, a estação, por não representar uma ruptura com as outras edificações da cidade, poderia ser um atenuante dos impactos com a maquinaria ferroviária, preparando cotidianamente os cidadãos para o contato com os artefatos industriais, ao mesmo tempo em que se constituía símbolo dos mesmos.

Desse modo, essa edificação pode ser vista como um representante do momento de transição pelo qual passava a cidade, na qual uma nova forma de pensar o espaço urbano, como foi colocado anteriormente, estava ganhando vulto. Em contrapartida, pode-se pensar essa edificação como representativa da cidade que antecede o processo de transformações

pelas quais Campinas havia passado no último quartel do século XIX, pois suas características estéticas a ligavam com as edificações com caráter colonial.

A estação da cidade adquiriu a conotação de elemento de transição em dois sentidos: de um lado, para estudos que passem pela análise da urbanização em Campinas, a estação se constitui símbolo de um processo histórico, a transição da cidade dita colonial para a cidade cujo objetivo maior era estar em fase com as grandes novidades *modernas* do século XIX.

De outro lado, a estação é significativa por ser um espaço em que novas sensibilidades teriam aflorado, por representar uma transição entre o “mundo” até então conhecido das pessoas de Campinas e o “mundo” das infinitas possibilidades que a ferrovia trazia como símbolo do progresso e da modernização.

Além disso, a primeira estação fez parte de um processo no qual a “arquitetura burguesa” do século XIX passou a ser reconhecida como portadora de uma linguagem de símbolos oficiais, uma expressão de autoconfiança, manifesta em edificações cuja dimensão extraordinária nada tinha a ver com as finalidades a que se destinavam, mas com a proclamação da riqueza e do poderio das cidades. (BRESCIANI, 1984/1985: 43).

Nesse sentido, em Campinas, como coloca Lapa (1996: 103-104), a urbanização das elites agrárias e o caráter “mais burguês” que adquiriu a cidade encontrou na arquitetura um dos seus “demonstradores mais eloqüentes”. Na área urbana começavam a multiplicar-se os exemplares mais acabados do refinamento cultural e do conforto e ostentação, com que a aristocracia se modernizaria. Os sobrados senhoriais começaram a aparecer na cidade e exigiram um grande fluxo de importação de bens, mas também “a fabricação local de material capaz de permitir a construção de espaços mais amplos e sólidos, oferecendo bem-

estar e um relacionamento social que se ritualiza no contato estreito com a igreja, as instituições produtoras de artes e o lazer”.

Para o autor, a cidade construída de taipa, “com paredes socadas com meia argila, estrume de currais, crina de animais, sangue de boi ou fibras vegetais ou de barro amassado atirado numa trama de paus roliços”, passou a ser substituída pela cidade de tijolos, “com casas assoalhadas, sacadas de ferro trabalhado, azulejos, pinhas e estátuas de louça portuguesa”. (LAPA, 1996: 104) ¹⁴⁶

Embora não se tenha dados sobre o método utilizado na sua construção, a primeira estação da Companhia Paulista, ao menos esteticamente, parece expressar de forma simbólica na sua arquitetura a idéia de cidade em transição, e não apenas a carga simbólica própria das ferrovias, no que se refere aos ideais de industrialização e modernização.

Salienta-se que em Campinas o caráter dos espaços na primeira estação diferenciou-se substancialmente do adquirido nas primeiras estações da Europa, onde os espaços imediatamente adjacentes às estações foram cedo estigmatizados com sendo industriais ou proletários: eles se tornaram os infames “distrito da ferrovia” (o “lado errado dos trilhos”). Dessa forma, as estações tiveram uma característica industrial muito forte. E uma nota no manual de Pedornnet – “em sua terceira edição de 1865 e não na de 1855” – evidencia que este foi um “desenvolvimento inesperado”: “Assumi-se, erroneamente que as estações

¹⁴⁶ Carlos Lemos, no livro *Arquitetura Brasileira*. (São Paulo: Melhoramentos: EDUSP, 1979.), tece considerações nesse sentido evidenciando a transformação na arquitetura das cidades. Segundo ele, “de repente, as cidades paulistas e a própria capital, viram-se repletas de engenheiros, arquitetos, mestres-de-obras, pedreiros, marceneiros, carpinteiros, pintores e estucadores de variada origem e conhecimentos. Primeiro, vieram os alemães se oferecendo para executar obras de tijolos nas fazendas – tulhas, casas de beneficiar o grão, terreiros, canais, comportas, pontes. Com esses técnicos, arquitetos alemães. Depois, italianos mais itliaianos. A taipa tradicional resistiu o quanto pôde, e a cidade, um dia, foi toda reconstruída em tijolos e refeita num novo estilo, ou melhor, em vários estilos. Era o Ecletismo”. P. 116
Em Campinas, um exemplo dessa transição poderia estar justamente nas construções de taipa recoberta com tijolos para construir os sobrados dos barões do café, das quais se poderia destacar aqui, como exemplo, o conhecido Palácio dos Azulejos, datado de 1878, residência de Joaquim Ferreira Penteadó, posteriormente agraciado com título de Barão de Itatiba.

ferroviárias se tornariam pontos atrativos aos moradores das cidades. Longe disso: hoje vemos que eles tentaram ficar o mais longe possível dos centros turbulentos (noisy). Foram raros os hotéis bem sucedidos que se localizavam próximos às estações”.¹⁴⁷ (*Apud* SCHIEVELBUSH, 1986: 171-172)

Em Campinas, pela importância que adquire aquele espaço junto ao comércio, pelas tentativas de se adquirir terrenos próximos daquela área, pelas constantes reivindicações de melhorias das ruas que iam até a edificação dentre outros fatores, percebe-se que a área tinha estreito vínculo com as imagens de progresso e modernização. Havia uma expectativa de que ele seria parte de transformações com perspectivas positivas, que tinham como modelo as próprias transformações na Europa.

Poder-se-ia pensar nessa reação como incoerente, já que no momento em que no velho continente o espaço das estações foi visto como degradado ou degenerado, aqui se valorizava aqueles espaços. Entretanto, vale ampliar o debate e destacar as questões sobre como as múltiplas transformações ocorridas no século XIX podem ter sido apropriadas no Brasil, no que se refere às transformações na produção, nos transportes, nos meios de comunicação e nos espaços urbanos, principalmente. Tudo isso, sem deixar de lado as mudanças profundas nas percepções do homem em relação à sua realidade que ocorreram paralelamente a essas transformações na materialidade.

Salienta-se o fato de que os novos inventos e tecnologias, dentre outras inovações desenvolvidas ao longo do século XIX, começaram a difundir tais mudanças com uma velocidade nunca antes imaginada, atingindo todos os níveis de experiência social, capazes até de transformar as dimensões de vida e de pensamento.

¹⁴⁷ Auguste Perdonnet. *Traité élémentaire de chemins de fer*. (Paris, 1865), vol. 4. pp. 401-402.

Tais transformações teriam afetado “desde a ordem e as hierarquias até as noções de tempo e espaço das pessoas, seus modos de perceber os objetos ao seu redor, de reagir aos estímulos luminosos, a maneira de organizar suas afeições e de sentir a proximidade ou o alheamento de outros seres humanos”. (SEVCENKO, 1999: 07)

O impacto na realidade material pode ser observado também pelo modo como foi refletido na mentalidade das sociedades, nas quais novas relações sociais, formas de pensamento e costumes que estruturavam o cotidiano emergiriam e a transformariam à medida que ela passasse a conviver cada vez mais intimamente com novos artefatos e “modos de fazer”.

De modo geral, os estudiosos parecem tratar como um ideal compartilhado a vontade de transformar, sempre com perspectivas positivas para seu futuro, a sociedade e o mundo. Como mostra Castro (1993: 02), a busca por essas transformações “resultariam em uma transformação substancial no modo de vida das pessoas, seus relacionamentos sociais e com a natureza e na própria concepção de mundo em que se vivia.” Nesse sentido, para Lessa (1993: 12-14), a partir do aparecimento de novos artefatos industriais, somados a outras transformações que ocorreram, houve um grande impacto na mentalidade dos homens que vivenciaram aquele momento de transição nos modos de sentir, de viver.

Diversas inovações no século XIX tiveram papel fundamental para tais mudanças, dentre as quais ganham destaque as ferrovias, cujas estruturas alteraram profundamente meio em que viviam os homens, suas sensações e percepções sobre a realidade que os cercavam.

As transformações de ordem material e tecnológica, então, afetaram diversos aspectos da vida cotidiana, o que parece ficar mais nítido ao se estudar como as cidades

foram transformadas, desde suas mudanças estruturais até os novos comportamentos sociais e novas visões de mundo que foram engendrados em seus habitantes.

Nos centros urbanos é possível encontrar com mais força a idéia de que as transformações atingiram os hábitos, as convicções, as percepções e até os reflexos instintivos das pessoas. Além disso, segundo Lessa, mudaram também as relações entre os diversos grupos sociais, cujas relações se estreitaram à medida que as transformações atingiram o cotidiano das pessoas.

Na historiografia as interpretações são múltiplas na tentativa de elucidar, especificamente, como o Brasil participou das diversas transformações no século XIX. Interpretações mais amplas, referindo-se à Europa ou à América Latina, por exemplo, permitem fazer um contraponto sobre tais mudanças no Brasil.

Hobsbawm (1996: 177) afirma que nos países latino-americanos, o crescimento econômico da Europa, na segunda metade do século XIX, teria fortalecido as minorias detentoras do poder, “devotadas à modernização do continente”. Impostas por uma elite culta e urbana em um continente rural, as ideologias do “progresso” envolviam a América Latina, de modo que se teria tentado transformar a sociedade por meio da modernização institucional imposta pelo poder político, o que fracassaria pelo fato de não existir suporte de independência econômica.

Segundo esse argumento, para que os modelos de modernidade e de modernização europeus pudessem ser implantados em quaisquer outras partes do globo as bases ideológicas e as estruturas materiais deveriam estar implantadas para se desenvolver, e os países que não possuíssem tais bases são considerados explorados ou perdedores. Neste sentido, Emília Viotti da Costa (1979: 179) afirma que a sobrevivência de estruturas de produção colonial no Brasil, mesmo depois da independência, foi responsável por

transformações que fugiram aos padrões clássicos fundados nas áreas centrais do sistema capitalista.

Assim, se por um lado há a idéia que parece ser recorrente é de que a Europa se constituía em um modelo a ser seguido. De outro lado, porém, não se pode pensar que haveria uma cópia exata deste modelo e sim uma assimilação de valores a partir das possibilidades e necessidades específicas ao país, cujas referências são claramente européias.

Para Richard Graham (1973: 42), o fato de o Brasil ter aceitado modelos europeus não o coloca como um receptor passivo de tais modelos. Ao contrário, reafirmou o lugar ocupado pelo país no Ocidente uma vez que a seleção era criteriosa no que diz respeito às inovações, fossem técnicas e científicas ou noções filosóficas, como a idéia de progresso, por exemplo.

Para Cacilda Teixeira da Costa (1994: 186), nessa seleção ocorreu “uma síntese prévia da cultura exportadora que eliminou os elementos desnecessários e selecionou os mais aptos a cumprirem sua função no novo contexto”, o que denotaria um caráter de certa forma pragmático daquilo que vinha de fora.

Para Ádrian Gorelik (1999: 59), na América, a modernidade foi um caminho para chegar à modernização, não sua conseqüência; a modernidade se impôs como parte de uma política deliberada para conduzir à modernização, de modo a apresentar uma vontade ideológica de cultura para produzir um determinado tipo de transformação cultural. Assim, ocorreria que muitas vezes as idéias e os climas culturais “viajariam” mais rápidos que os objetos e processos a que se referem, havendo certo desajuste em relação ao modelo, cujos resultados seriam originais e específicos.

O debate gira, então, em torno do modo como a cultura européia, tomada como modelo, foi assimilada. Porém, não há que se ater à simples cópia ou transferência de modelos, pois se constituiu em um processo mais complexo: idéias como a de progresso e civilização seriam concebidas não como “pertencentes” a este ou àquele país, e sim seriam ideais “internacionalizáveis”. É natural, então, que cada lugar, ao defender tais ideais, o fizesse de acordo com suas possibilidades e necessidades.

Dessa forma, por meio deles pode-se evidenciar os ideais vigentes, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX, quando uma burguesia emergente, enriquecida pelo café, pela borracha, pelo comércio, pelo algodão etc. os toma como símbolos de distinção. Para Cacilda Teixeira da Costa (1994), a importação de estruturas de ferro, na qual se inserem as estruturas ferroviárias, teria servido para se tentar estabelecer uma conexão com os países mais adiantados neste sentido.

Assim, os produtos e estruturas industriais, como as ferrovias e a própria estação, ao serem importados pelo Brasil, foram tomados como símbolos desses valores almejados, cujos referenciais eram europeus. Isso não significa que os objetos que evocavam tais valores no Brasil tivessem o mesmo significado para a Europa. Ao contrário, poderiam assumir representações e simbologias específicas em cada lugar.

As construções de ferro, por exemplo, participavam dessa idéia, pois se tornaram “emblema de uma classe que surgia e enriquecia, uma ligação com o estilo de vida europeu”. Como afirma Cacilda da Costa (1994: 190), o Brasil, de modo geral, “ao importar os produtos europeus, recebia objetos ‘modernos’, frutos de uma tecnologia de ponta na época, sem que o país tivesse vivido um processo de industrialização” e, dessa

forma, os produtos teriam vindo para o país como fragmentos de um mundo de sonhos que os contemporâneos nunca se cansaram de admirar.

Não eram, então, apenas das novidades em si que o Brasil se apropriava e utilizava, mas também da carga simbólica desses artefatos e, por vezes, espaços. Nesse sentido, percebe-se que a imagem da ferrovia e de suas estruturas que chega a Campinas na década de 1870 estava muito mais ligada ao ideal de progresso, modernização e industrialização embora a cidade em si não fosse industrializada, mas essencialmente agrícola.¹⁴⁸

A crescente transformação urbana ao longo do século XIX e o crescente destaque que essas edificações obtiveram nas cidades leva à interpretação de que as estações ferroviárias teriam se constituído em uma espécie de “templo da nova sociedade tecnológica”.¹⁴⁹ (LESSA, 1993: 99)

Para Geraldo Gomes da Silva (1986: 34), se o impacto da locomotiva já havia sido um retrato do que existia de mais revolucionário dentre as conquistas da tecnologia no século XIX, as estações ferroviárias poderiam revelar uma nova linguagem, inerente à própria revolução que o novo meio de transporte impunha à sociedade.

Destaca-se o teor simbólico das estações na medida em que realçam as impressões que seus espaços suscitavam nas pessoas. Para Geraldo Gomes da Silva (1986: 35), não é estranho que “os arquitetos passassem a tratar as estações como faziam com os demais edifícios públicos, tais como ministérios, palácios da justiça, onde os espaços eram dominados por arranjos decorativos quase sempre carregados de um alto teor simbólico”.

¹⁴⁸ Isso não significa que não tenha ocorrido em Campinas processo semelhante. Ao contrário, como se verá adiante, ao se tratar das duas últimas décadas do século XIX na cidade a ferrovia veio a tornar-se marco divisor entre o centro e a área em que se localizavam as edificações consideradas insalubres.

¹⁴⁹ É importante colocar que tal característica foi compartilhada com as exposições universais.

As estações ferroviárias eram de fato “templos da nova tecnologia e seus espaços se multiplicavam pela criação de serviços, utilizados por indivíduos de todos os níveis sociais”, de modo que, para além de “suas funções inerentes ao serviço de transporte”, elas desempenharam também “uma função social, servindo de ponto de encontro da população, atenta aos viajantes, mercadorias e notícias veiculadas nos jornais transportados pela ferrovia”. (BEM, 1998: 305)

As estações ferroviárias foram exemplares também das “mudanças pelas quais passa a sociedade industrial impondo soluções de conforto e sociabilidade novas”, como diz Ana Lanna (2004: 04). “Tratava-se de um espaço, que comum para todos, deveria ser capaz de marcar as distinções de classe e, simultaneamente, anunciar a presença de novos equipamentos e práticas associados ao progresso e à revolução científica e tecnológica. Assim, deviam conter banheiros, salas de espera, compartimentos de bagagem, acesso diferenciado para a 1^a. e 2^a. classe, que iriam compartilhar do mesmo transporte em situações completamente distintas”.

Desta forma, ao mesmo tempo em que as estações, cheias de pessoas, de todas as condições sociais – operários e governadores, imigrantes e fazendeiros, senhoras de sociedade e prostitutas – poderiam ser consideradas monumentos para as relações sociais do mundo moderno (GRAHAM, 1973: 124), elas se configuravam como “palcos diletos nas artes modernas de simular”, pois “o vidro e a iluminação feérica constroem um limite transparente, mas compacto, entre a comédia de costumes e a tragédia”. As estações teriam, então, a capacidade de minimizar diferenças sociais “na aparência, realçando-as, porém, efetivamente”. (HARDMAN, 1988: 15, 37-38)

Para Hardman (1988: 37), Monet, ao fazer da Gare Saint-Lazart o principal motivo de uma série de pinturas, “vem ressaltar o sentido onírico e mitológico das estações – essas formidáveis ‘fábricas de sonhos’ ou ‘catedrais do século XIX’ – que se representam, assim, como novo cenário privilegiado do tráfego urbano”.

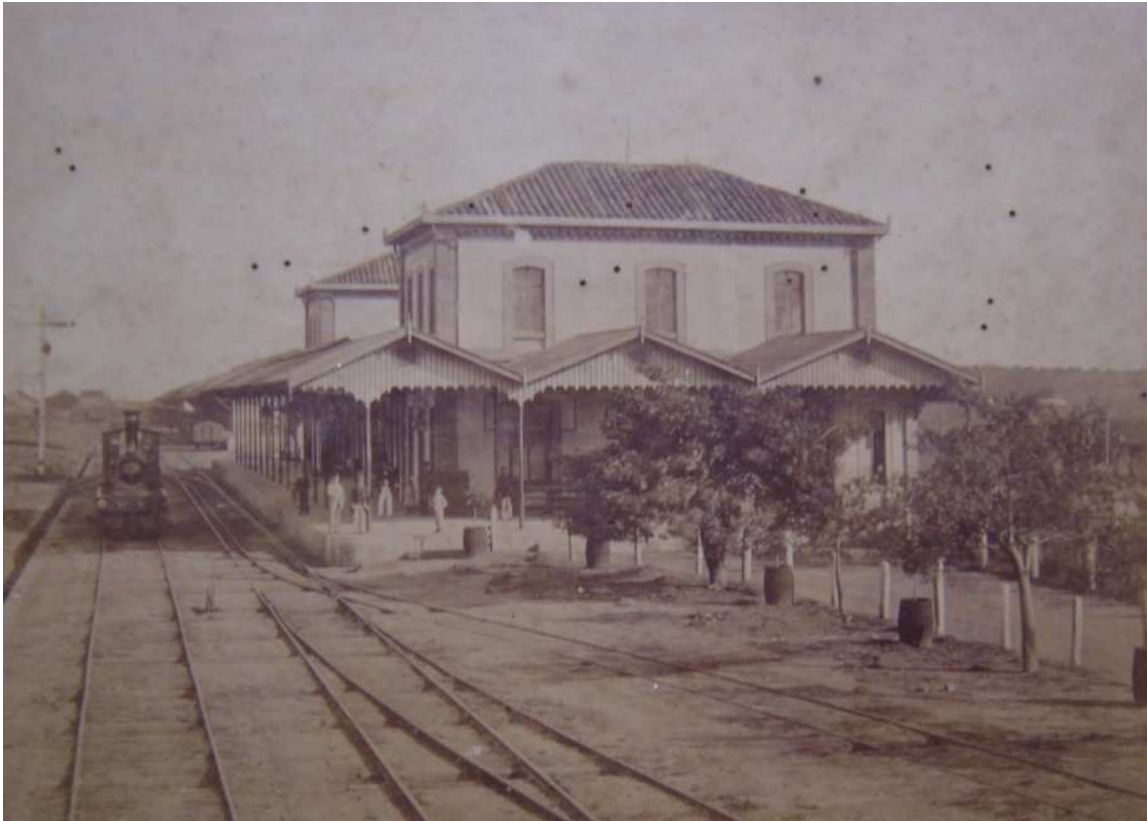


Claude Monet. “Saint-Lazare Station”, 1877.

“Cenário” esse que em Campinas não adquire a dimensão do que nas estações européias, mas é construída segundo necessidades locais e adquire teor simbólico extremamente rico. Apenas em meados da década de 1880 a edificação foi reestruturada completamente, após uma série de pequenas mudanças e reformas na edificação original ao longo da década de 1870 até 1884, quando adquiriu novos contornos na sua arquitetura.

Antes, porém, houve uma modificação significativa na estação, quando no ano de 1880, as estações da Companhia Paulista haviam recebido *os devidos reparos, e as que precisavão, forão pintadas. Na estação de Campinas o alpendre foi prolongado afim de que os passageiros possam entrar ou sahir dos trens sem se molharem, assim também foi collocado fora do vestibulo, dando assim mais espaço para o movimento dos passageiros, o escriptório para despacho de bagagem. Também foi arranjado n’um quarto grande dentro do edificio dos viajantes, um restaurante.*¹⁵⁰

¹⁵⁰ MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 29 de Fevereiro de 1880. Pp. 13-14. “Obras e estações”



Fonte: Museu da Cidade de Campinas

A imagem acima, de incrível beleza, até então única fotografia¹⁵¹ que se tem da estação original da Companhia Paulista, evidencia a ampliação do *alpendre* que consta no relatório e permite a visualização das características da edificação, como o fato de parte da mesma ter sido construída em tijolos. Na fotografia a parte frontal do edifício, voltada à cidade está à direita e, à esquerda, pode-se ver uma maria-fumaça posicionada no sentido Campinas-Jundiaí e um poste provavelmente da rede-telegráfica instalada junto à ferrovia.

A presença das pessoas na plataforma permite ter uma idéia mais precisa do prédio e evidencia sua grande dimensão. A construção de um restaurante e do alpendre demonstra maior valorização dos passageiros, pois visa oferecer mais conforto aos que transitavam nas linhas.

¹⁵¹ A imagem pertence ao Museu da Cidade de Campinas e, segundo inscrição, foi doada pela família Cazes Viana e Viana Cazes. Até onde se sabe, tal fotografia é inédita e nunca foi utilizada em quaisquer trabalhos.

Poder-se-ia sinalizar essa mudança como significativa no que se refere à valorização daquele espaço, que com o passar do tempo, curto relativamente (12 anos), precisou ser ampliado. Tal ampliação se desenvolveu por meio de uma reforma radical, que rompe com as características arquitetônicas da estação original e da própria cidade, mas é simbólica no que se refere à maneira como Campinas deveria ser pensada.

4. O segundo edifício da estação (1884-1900): evidência de um novo olhar sobre a cidade.

Como se pôde perceber, a estação da Companhia Paulista tornou-se a ser um importante ponto de referência comercial e social em Campinas. Como mostrado, sua presença em uma área até então não urbanizada fez com que o centro da cidade fosse estendido até aquele local. Com o intenso crescimento da cidade no último quarto do século XIX a ferrovia precisou passar por reformas estruturais compatíveis com as necessidades da cidade e da própria companhia.

Entre Setembro e Outubro de 1884 um conto, intitulado *Mysterio de uma viagem*, publicado na Gazeta de Campinas chama a atenção. Vale a pena deter-se um pouco neste documento, especialmente pelo fato de ele apresentar vários aspectos interessantes sobre as ferrovias naquela época. As descrições são exemplares do modo como os lugares, a própria ferrovia e mesmo do cotidiano dos viajantes eram vistos no período. O autor, identificado apenas como Job, narra a história de um viajante, Dr. Ernesto, acompanhado por um amigo, Carlos. Ambos embarcaram na estação da estrada de ferro D. Pedro II no Rio de Janeiro e seguiram em direção a Campinas, para dali seguir a outra localidade para tratar de uma enfermidade que acometia Ernesto.

A descrição do fenômeno ferroviário no documento parece ligar-se à tradição estabelecida de evidenciá-lo como processo que exigia expressões fortes, como as metáforas da natureza, e como algo intimamente relacionado à chegada do progresso aos lugares mais distantes. Dessa forma, ao descrever a partida de Ernesto e Carlos o conto coloca que *às cinco horas e dez minutos da manhã, pouco mais ou menos, ouvia-se o apito*

*do chefe do trem, e o silvo da locomotiva de expresso que com a velocidade do raio tem invadido as mais frondosas matas do nosso gigantesco e ubérrimo Brazil.*¹⁵²

Ao mesmo tempo em que tais expressões positivas sobre a presença da ferrovia no país estão presentes no texto, encontram-se também fortes críticas à maneira como elas foram implementadas efetivamente, pois o documento apresenta fortes críticas às condições da viagem bem como à política adotada pelo governo imperial com relação às estradas de ferro.

Isto pode ser percebido com clareza no momento em que os personagens precisavam seguir viagem da estação de Cachoeira para São Paulo e não existiam vagões suficientes, o que os fazia viajar em pé, situação que levou Dr. Ernesto a uma grande indignação:

– Não há carros!... repetio o doutor. Senhores, só n'um paiz como o nosso é que, infelizmente, se dão factos desta ordem; eis o império, que, na senda do progresso e da civilização, diz marchar na vanguarda dos paizes cultos, quando apenas começa a engatinhar, não passando portanto, de um pequeno aprendiz matreiro, sabendo só copiar do estrangeiro o que é mau, desprezando o que lhe podia ser util.

Só um povo ordeiro, como o deste abençoado torrão supporta semelhante abuso, não há carros!... Então para que cobraram as nossas passagens até S. Paulo, prometendo-nos todo conforto, as commodidades e faltando a ellas como qualquer bufarinheiro ou mercador de cebolas!

Sr. Carlos, queira ter a bondade de dizer ao senhor agente que eu e todos os passageiros protestamos contra semelhante abuso, julgamos que semelhante falta é

¹⁵² AEL. Gazeta de Campinas. 25 de Outubro de 1884. P. 01

imprópria de um paiz que se diz civilisado; cobraram nossas passagens, por consequência temos razão de reclamar um direito adquirido ás custas do nosso dinheiro.

Por fim apareceu um empregado da estrada *declarando que podiam ficar tranqüilos, todos iam ser satisfeitos, já tinham dado ordem para collocar mais um carro de primeira classe, que a falta era involuntária, etc.; desculpas de quem vem tarde dar o remédio, que cedo devia ter sido applicado ao doente.*¹⁵³

As considerações sobre a falta de conforto continuaram mesmo após os personagens terem conseguido viajar sentados até São Paulo, como coloca o *Barão de P.*, personagem que Dr. Ernesto e Carlos conheceram no decorrer da viagem: *Quem seria capaz de supportar semelhantes balanços?*

E que carro nos deram de primeira classe; na América do Norte ou em Inglaterra, os carros para conduzir bagagem são melhores do que esta carangueijola (...)

Destes trechos é possível perceber a crítica sobre o império que, segundo o personagem, tentaria marchar ao lado dos países “cultos”, em busca de civilização e progresso, mas estaria apenas em seus primeiros passos, limitado naquele momento a “copiar” somente aquilo que era “mau”. Isso parece denotar uma dualidade do uso das imagens das ferrovias no país, pois se, por um lado, ela é tomada como um símbolo do progresso, por outro lado ela pode ser também símbolo do distanciamento em que o país se encontrava em relação a seu modelo europeu.

Além disso, a ferrovia aparece no conto como um espaço de encontros e convivência entre as pessoas, seja nas estações ou nos trens. Inicialmente Dr. Ernesto e Carlos viajam a sós, mas em determinado momento da viagem, quando ambos preparavam-se para comer algo, Dr. Ernesto convidou para acompanhá-los na refeição o *Barão de P.* e o

¹⁵³ AEL. Gazeta de Campinas. 28 de outubro de 1884.

Visconde de B. ambos acompanhados de suas respectivas esposas. Dali em diante todos seguiram juntos na viagem até São Paulo, onde se hospedaram no *Hotel de França*.¹⁵⁴

Às nove horas partiram os viajantes de São Paulo com destino a Campinas, cuja viagem foi *pouco divertida, havendo a notar a travessia do caudaloso Tietê e... nada mais.*

¹⁵⁵ Às onze horas e cinquenta e cinco minutos chegaram Dr. Ernesto e Carlos ao seu destino, Campinas, *sem incidente digno de menção*. O desembarque dos viajantes na estação é acompanhado por uma breve, mas significativa, consideração do autor acerca da estação da cidade: *julgámos que esta estação é talvez a de maior movimento na Província de S. Paulo*.¹⁵⁶

Com a intensificação do tráfego ferroviário e o paralelo desenvolvimento urbano, Campinas adquirira vulto, sobretudo, por sua produção cafeeira, o que levou vários autores a colocá-la como o maior centro produtor de café de São Paulo e um dos maiores do país, se não fosse o maior.¹⁵⁷

Ao afirmar que a estação de Campinas talvez fosse a maior movimento na província o conto não apenas faz uma apologia à cidade, mas evidencia que aquele espaço se constituiu efetivamente um ponto de grande movimentação e aglomeração desde sua implantação, participando ativamente do cotidiano dos cidadãos diretamente ou não.

¹⁵⁴ Anos mais tarde, Georg Simmel afirmou que os próprios sentidos se transformariam dentro do ambiente urbano: “quem vê sem ouvir fica muito mais inquieto do que alguém que ouve sem ver. Eis algo característico da sociologia da cidade grande. As relações recíprocas dos seres humanos nas cidades se distinguem por uma notória preponderância da atividade visual sobre a auditiva.” Para Simmel as principais causas são os meios de transporte: “antes do desenvolvimento dos ônibus, dos trens, dos bondes no século XIX, as pessoas não conheciam a situação de se olhar reciprocamente por minutos, ou mesmo por horas a fio, sem dirigir a palavra umas às outras”. As palavras de Simmel sugerem que as transformações urbanas proporcionaram, então, uma transformação em dois aspectos na vida do homem: de um lado, o mundo ao seu redor passa a ser sentido preponderantemente pela atividade visual e, de outro lado, as pessoas passam a conhecer situações em que, mesmo estando em grupos, a individualidade se sobrepõe e elas podem chegar a passar horas a fio apenas entreolhando-se. *Apud.* SIMMEL, George. “*A Metrópole e a Vida Mental.*” In: VELHO, Otávio G (org.) *O Fenômeno Urbano*. Rio de Janeiro: Ed. Guanabara, 1987.

¹⁵⁵ AEL. *Gazeta de Campinas*. 11 de Novembro de 1884. P. 01.

¹⁵⁶ AEL. *Gazeta de Campinas*. 12 de Novembro de 1884.

¹⁵⁷ Cf. BADARÓ, R. *Op. Cit.*, SEMEGHINI, U. C. *Op. Cit.*, e MATOS, O. N. de. *Op. Cit.*

Entretanto, ao mesmo tempo em que houve um crescente aumento do movimento de cargas e passageiros na estação de Campinas, a edificação começou a evidenciar problemas estruturais que exigiram constante atenção da Companhia Paulista.

Em 29 de Agosto de 1880 tais problemas apareciam expostos no Relatório da Companhia Paulista pela primeira vez, pois consta que *o edifício de passageiros &c. em Campinas tem rachado por causa de formigueiros antigos que se acham no pátio e debaixo da estação*, o que foi solucionado temporariamente com um reforço com parafusos. Ainda nesse relatório constam serviços na estação que visavam ampliar sua capacidade de servir ao trânsito ferroviário e embelezá-la, de modo que *grande parte do edifício foi pintado de novo e também foi construído um escriptório para o despacho da bagagem e aumentado o alpendre sobre a plataforma*, construção que havia sido apresentada no relatório anterior, de 29 de fevereiro de 1880.¹⁵⁸

No ano seguinte, em 1881, fortes chuvas na cidade levaram a novos reparos na edificação: *quasi todos os edifícios da Estação de Campinas foram envidraçados em parte e retalhados por serem muito estragados pelo temporal acompanhado de chuva de pedras enormes, que caiu sobre esta cidade no dia 24 de Setembro próximo passado*. Além disso, os armazéns foram concertados e *muitas portas renovadas*.¹⁵⁹

Em Agosto do mesmo ano, mostra-se novamente os problemas advindos da presença de formigueiros na área da estação fizeram com que o prédio arriasse: *o edifício de viajantes, em Campinas que arrou por causa de um antigo formigueiro debaixo dos alicerces, foi reforçado*.¹⁶⁰

¹⁵⁸ MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 29 de Agosto de 1880. Pp. 12. “Obras e estações”

¹⁵⁹ MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 27 de Fevereiro de 1881. P. 10. “Obras e estações”

¹⁶⁰ MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 29 de Agosto de 1881. P. 25. “Obras e estações” Salienta-se que Campinas enfrentou nesse período problemas com formigueiros presentes na cidade e apenas em 1884 foram

Com o tempo, então, os problemas na edificação aumentaram as necessidades por reparos na edificação e em 1882 diversos edifícios no pátio ferroviário de Campinas passaram por reparos.¹⁶¹ No ano de 1883 a situação do edifício da estação estava crítica segundo informa o relatório de 25 de Agosto: *tendo o edifício de viajantes de Campinas começado a cair, devido a má construção, foi arreado um dos sobrados para evitar o desastre que ameaçava.*¹⁶²

Seja pelos problemas do prédio ou pelo aumento do tráfego ferroviário o fato é que a edificação começou a evidenciar problemas estruturais passou a exigir constante atenção da Companhia Paulista, de modo que a partir de 1884, a Companhia Paulista iniciou um trabalho de reestruturação completa da estação de Campinas.

Infelizmente, nos relatórios subseqüentes, como os de 28 de Setembro de 1884¹⁶³, 05 de Abril de 1885¹⁶⁴, 1º. De Abril de 1888¹⁶⁵ consta apenas a informação de que se trabalhava na estação de Campinas, sem especificar o que se fazia efetivamente.¹⁶⁶ Entretanto, embora não haja menção à construção da nova edificação nos relatórios é possível encontrar nas atas da câmara de Campinas inúmeras referências a trocas de

tomadas providências no sentido de exterminá-los. Em sessão da câmara de 20 de Agosto daquele ano o vereador sr. Mendes fundamentou *uma indicação para que os fiscaes intimem ao encarregado da extinção de formigueiros a matança dos que estiverem nos arrabaldes 50 braças distante da última casa, bem como os que estiverem dentro e fora dos edifícios e terrenos fechados da câmara (...)* AEL. Gazeta de Campinas. 02 de Setembro de 1884. P. 01 “Resumo da acta da sessão de 20 de Agosto de 1884.”

¹⁶¹ MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 27 de Agosto de 1882. P. 08. “Obras e estações”

¹⁶² MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 25 de Agosto de 1883. P. 09. “Pontes e Boeiros”

¹⁶³ MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 28 de Setembro de 1884. P. 18. “Conservação da via permanente”

¹⁶⁴ MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 05 de Abril de 1885. P. 10. “Conservação da via permanente”

¹⁶⁵ MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 1º. De Abril de 1888. P. 22. “Conservação da via permanente”

¹⁶⁶ A única informação mais clara a respeito do que se realizava na reestruturação refere-se á iluminação elétrica da edificação, como figura no relatório de 10 de Outubro de 1886, cujo material para tal havia chegado a Abril daquele ano. Cf. MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 10 de Outubro de 1888. Pp. 12-13, “Iluminação eléctrica da estação de Campinas e das officinas”; P. 22. “Telegraphos e cercas”. Ao que tudo indica, a utilização de iluminação elétrica na estação da Companhia Paulista em Campinas se constituiu a primeira experiência com esse tipo de energia na cidade.

terrenos entre a Companhia Paulista, particulares e a Câmara Municipal, no mesmo período.

Em 22 de janeiro de 1884, a câmara municipal designou *comissões especiaes* para avaliar *proposta da Companhia Paulista, relativamente aos terrenos ocupados por esta nas cercanias da estação da estrada de ferro.*¹⁶⁷ Parte dos terrenos que interessavam à companhia pertenciam a Francisco Theodoro de Siqueira e Silva, o qual depois de um acordo entre o engenheiro da câmara (Sr. Luiz Augusto Pinto) e um representante da Companhia Paulista, resolveu trocar terrenos com a empresa, tendo a câmara municipal como intermediária. Ficou então estabelecido que estivessem *o engenheiro e o procurador da câmara autorizados a realizar a permuta dos terrenos da Câmara com o referido cidadão Francisco Theodoro, e depois [realizar a permuta] com a Companhia Paulista dos terrenos em litígio em frente á estação, dando em compensação os que forem adquiridos em transação com o cidadão Francisco Theodoro.*¹⁶⁸ Tal permuta além de beneficiar a Companhia Paulista haveria de acabar com o *pleito judicial* sobre o terrenos em frente à estação.¹⁶⁹ Entretanto, o negócio foi adiado pelo fato de ser necessário avaliar as benfeitorias existentes nos terrenos de Francisco Theodoro, avaliação esta que ficou a cargo de Joaquim Teixeira Nogueira de Almeida e Francisco de Camargo Penteado¹⁷⁰ e foi, por fim, estimada em *no mínimo 40 contos de réis.*¹⁷¹ Em 10 de Outubro de 1884 a câmara recebeu de seu procurador *o traslado de escriptura entre esta câmara e a Companhia*

¹⁶⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 22 de Janeiro de 1884. P. 02 “Câmara Municipal”

¹⁶⁸ AEL. Gazeta de Campinas. 1º. de Agosto de 1884. P. 01 “Resumo da acta da sessão de 21 de Julho de 1884”.

¹⁶⁹ AEL. Gazeta de Campinas. 1º. de Outubro de 1884. P. 01 “Resumo da acta da sessão de 20 de Setembro de 1884”.

¹⁷⁰ AEL. Gazeta de Campinas. 02 de Setembro de 1884. P. 02 “Câmara Municipal”

¹⁷¹ AEL. Gazeta de Campinas. 1º. de Outubro de 1884. p. 02 “Câmara Municipal”

*Paulista, bem como uma das plantas dos terrenos permutados, devidamente autenticada.*¹⁷²

Dessa forma, ambas conseguiram os terrenos que as interessavam, a Companhia Paulista adquiriu os que pertenciam a Francisco Theodoro e a câmara municipal conseguiu os terrenos em frente à estação, que deveriam ser o mais cedo possível postos em *arrematação*.¹⁷³ Porém, houve atrasos e divergências na demarcação dos terrenos permutados, que somente foi realizada em 28 de Maio, o que acabou por atrasar o fecho geral da linha da Companhia Paulista e os arruamentos dos terrenos adquiridos pela câmara.

Tão logo a permuta foi finalizada e as demarcações dos terrenos foram concluídas, apareceram fortes interesses nos terrenos adquiridos pela câmara em frente à estação. Em 22 de Junho foi apresentado junto à Câmara Municipal *um requerimento de Lidgerwood Manufacturing Co. Limited, propondo a compra de terrenos juntos a estação da estrada de ferro, entre as ruas do Bom Jesus e S. José*.¹⁷⁴ Os terrenos, entretanto, somente poderiam ser adquiridos após serem arrematados em hasta pública.

Enfim, a nova estação de Campinas foi concluída em 1889 como consta no relatório daquele ano: *demoliu-se a estação velha de Campinas, e calçou-se a frente da nova com paralelepípedo*. No mesmo relatório consta que houve na estação de Campinas um prolongamento dos trilhos, em *92 metros*, provavelmente em virtude da construção do novo edifício, ao que tudo indica, em frente à primeira estação, como se percebe pela

¹⁷² AEL. Gazeta de Campinas. 21 de Outubro de 1884. P. 01 “Resumo da acta da sessão de 10 de Outubro de 1884”.

¹⁷³ AEL. Gazeta de Campinas. 08 de Novembro de 1884. P. 02. “Terrenos municipaes”

¹⁷⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 23 de Junho de 1884. P. 02 “Câmara Municipal”.

comparação entre a ocupação dos terrenos em frente à estação, tanto pela expansão da Rua Andrade Neves bem como pela ocupação comercial daquela área.¹⁷⁵

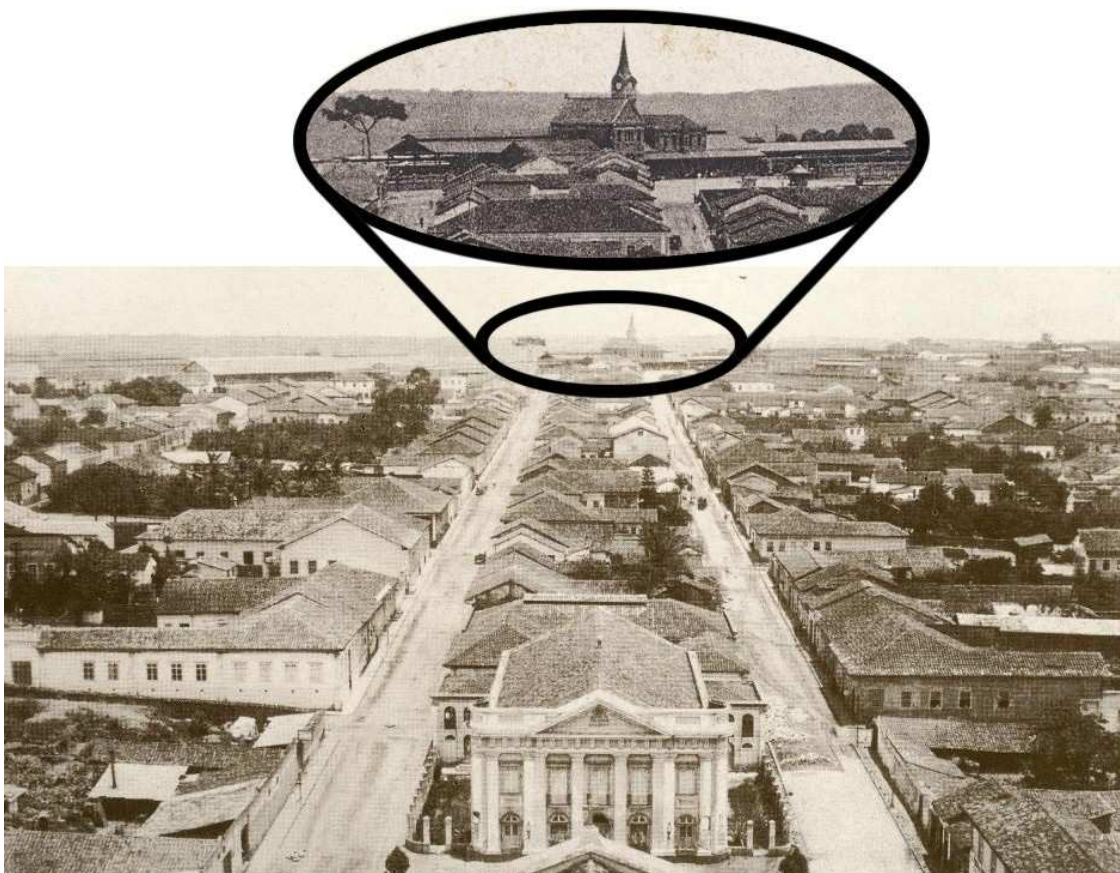
A nova estação de Campinas seguiu “padrões arquitetônicos ingleses, no estilo gótico vitoriano”.¹⁷⁶ Sem seguir a simetria da edificação anterior, a nova construção era de tijolos aparentes e tinha como elemento mais marcante a torre do relógio. A duas fotografias abaixo evidenciam com precisão as características da edificação.



Fonte: REIS, 2004: 26

¹⁷⁵ MFJ. Relatório da Companhia Paulista. 31 de Março de 1889. Pp.43-44.

¹⁷⁶ Histórico da Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Campinas realizado por Nestor Goulart dos Reis Filho para o Processo de Tombamento pelo CONDEPHAAT. Processo nº. 20682/78.



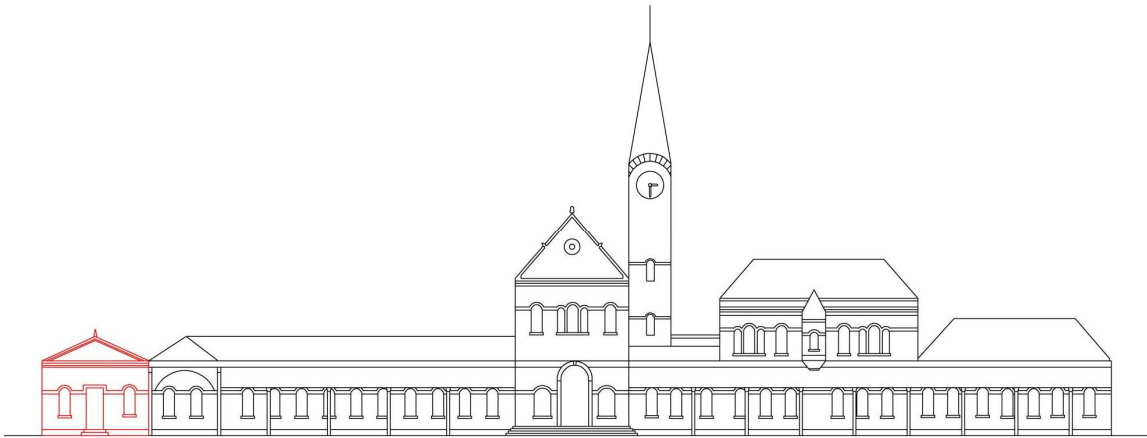
Fonte: Museu da Imagem e do Som de Campinas

Dentre as diversas imagens encontradas da segunda estação esta acima, em que ela aparece em toda sua extensão ao fundo na imagem é a que permite visualizar com mais nitidez sua primeira configuração. Note-se na imagem ainda as ruas S. José (atua 113 de Maio) e Constituição (atual Costa Aguiar) passam por reformas e sua posição em relação à estação, evidenciando o privilégio visual que a edificação possuía ao ter sido ali construída. O primeiro plano da fotografia mostra o Teatro São Carlos e evidencia suas características estéticas, que não destoavam dos outros edifícios da cidade. A estação, ao fundo destaca-se na paisagem, a torre eleva-se muito acima das edificações em redor, e atrás se vê um vasto espaço aberto.

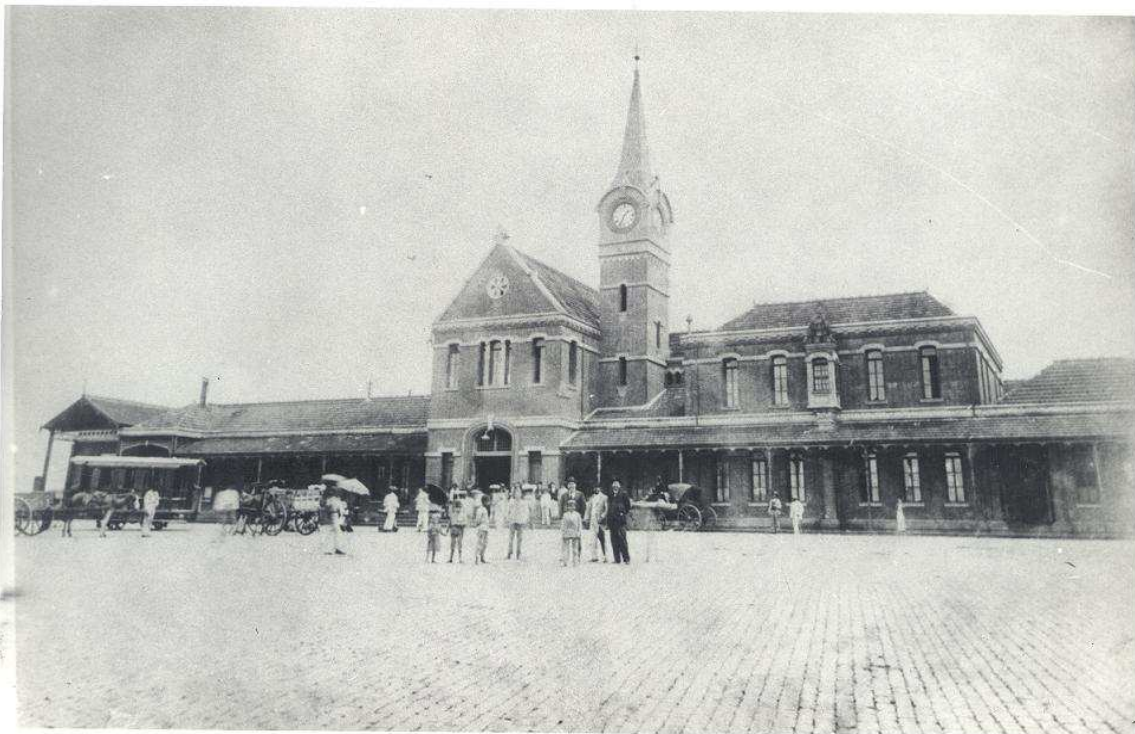


Fonte: Museu da Imagem e do Som de Campinas

Acima se percebe com mais nitidez os detalhes do edifício em sua primeira etapa, pois ainda no século XIX a estação sofreu sua primeira reforma, embora pequena, ao instalar, na extremidade leste, um pavilhão transversal, como se percebe pelo esquema e fotografias abaixo. Note-se na imagem que os paralelepípedos a que se refere o relatório de 31 de março de 1888.



Fonte: REIS, 2004:34



Fonte: Museu da Imagem e do Som de Campinas



Fonte: Centro de Memória da Unicamp.

E ainda que a reconstrução tenha ligação apenas problemas estruturais do edifício original, pelas mudanças que provocou sua configuração esta intervenção permite levantar algumas questões que vão além de uma simples reforma estrutural, pois parece conferir de modo mais intenso, o status de entrada da cidade, de “porta da cidade”, tanto física quanto simbolicamente.

Para Cacilda Teixeira da Costa (2001: 112), a arquitetura das estações semelhantes à nova configuração da estação de Campinas “expressa a mensagem da tecnologia industrial, e o contraste entre a estrutura de ferro e a construção em alvenaria produz um rico efeito visual, pela discordância dos elementos, cada um levado aos extremo da sua capacidade expressiva”. Para a autora esse modo de construir tem sua “razão plástica: a matéria, a cor, e o ‘calor’ dos tijolos envolvem e destacam a superfície lisa ou rendilhada dos ferros, resultando num grafismo que vibra delicadamente com a luz e dá suporte ao desenho e às sombras da ferragem. O tratamento dos detalhes destaca este grafismo dos rendilhados de

ferro ou revela as linhas da construção. Trata-se de um comentário plástico sofisticado que leva os olhos a definir os diferentes planos das estruturas ou a cadência rítmica criada pela repetição dos elementos produzidos em série”. Haveria, então, uma integração entre o “arquitetural e o técnico”.

Constata-se nitidamente que a reestruturação da edificação foi radical e conferiu a ela maior monumentalidade se comparada à primeira configuração. Assim, esta intervenção foi representativa por trazer à tona uma nova simbologia da estação, para além daquela inerente ao edifício, na medida em que ela parece denotar uma mudança nos modos de se “encarar” a cidade, uma vez que Campinas buscava ostentar ares de civilizada e progressista na materialidade que a compunha.

*Entre Campinas desse tempo [1869], que já se preparava com ares de moça civilizada e gentil, e a de hoje, existe como que um abismo,*¹⁷⁷ afirma um folhetim publicado na Gazeta de Campinas em 1884. Abismo esse que significa uma mudança de status da cidade perante sua própria população e as pessoas que por ela passavam, perante as cidades vizinhas e também perante outros centros urbanos: *É sempre agradável á cidade de Campinas receber hóspedes, principalmente quando são elles de certa importancia pelo seo lado moral e intelectual.*

Temos tido, por varias vezes, visitas de personagens bem educados e pertencentes como se costuma dizer – ao grande mundo.

Elles chegam até aqui attrahidos pela fama de Campinas, como cidade muito prospera e adiantada.

¹⁷⁷ AEL. Gazeta de Campinas. 31 de Outubro de 1884. P. 02. “Reflexões do passado”.

Naturalmente procuram ver o que há de melhor, como por exemplo edifícios públicos, igrejas, escolas, theatros e outros, a fim de verificarem se de facto o boato externo corresponde a realidade interna.

O documento mencionado é um artigo intitulado *Descuidos de casa*, motivado pela visita do Conde d'Eu e sua esposa Princesa Isabel, juntamente com o presidente da província e *outras pessoas de ordem elevada que estiveram ante-hontem e hontem nesta muito fallada capital agrícola*. O texto é um exemplo da preocupação com o estado em que a cidade se encontrava, especialmente com a imagem que ela teria fora de seus limites e se seria possível à ela confirmar a fama de “*capital agrícola*” de São Paulo, que atraía tantos hóspedes de “*importancia moral e intelectual*”, “*pertencentes ao grande mundo*”.

O artigo questiona *o que viram elles* [os visitantes], *em summa*? E afirma: *viram o que temos de bom que não é pouco graças á iniciativa particular, e viram o que temos de mau, que é bastante, graças a certos descuidos municipaes, os chamados descuidos de casa*.¹⁷⁸ Essa afirmação sintetiza uma oposição frequentemente trazida à tona nos artigos a respeito das condições em que se encontrava Campinas: uma forte crítica a cerca da atuação do poder municipal nas no trato com as condições *materiais*, enquanto congratula-se a iniciativa particular na mesma questão.

Nas críticas do jornal, Campinas era *uma bella cidade, não há dúvida, com proporções para uma grande cidade, mas de uma irregularidade e de uma immundície de ruas, acima de tudo quanto se possa imaginar*.

[Possui] *péssimo calçamento, lixo por todos os cantos, praças mal cuidadas, varreduras de séculos a séculos, coisas impossíveis de se ver e ainda mais de se descrever*,

¹⁷⁸ AEL. Gazeta de Campinas. 16 de novembro de 1884. P. 01 “Descuidos de casa”

quais uma desgraça emfim... a nossa municipalidade não tem dinheiro para remediar essas cousas! (...)

*Compete aos senhores higienistas a resposta com endereço á nossa illustre municipalidade.*¹⁷⁹

Em resumo, as críticas recaíam sobre questões que, segundo o jornal, não passariam despercebidas aos olhos de quem circulasse pela cidade. E embora houvesse edificações, instituições e espaços dignos de nota e elogios dos visitantes, para o jornal bastaria *uma rua immunda, mal calçada por onde elles tenham de passar, no centro da cidade, para imprimir-lhes no animo um sentimento de desgosto, e dahi o mau juízo em detrimento dos nossos créditos.*¹⁸⁰

As questões de ordem higiênica recebiam destaque sendo consideradas *um dos mais importantes deveres das municipalidades o emprego dos meios ao seu alcance para a condição da saúde pública.* Observa-se que esta “cobrança” por atitudes condignas da municipalidade para com sua população também se dava pelo fato de se acreditar que *o aceio de uma cidade civilizada não se recommenda sómente pelo **interesse vital** de seus habitantes, mas também pela **decência e bellezza** que atestam o seu **adiantamento e progresso.***¹⁸¹

De um lado, então, percebe-se que a preocupação com as *condições materiais* da cidade ligava-se às questões consideradas “vitais” de higiene, voltadas ao bem-estar da população. Por outro lado, tal preocupação liga-se também à imagem que Campinas, a “capital agrícola” do estado, deveria passar para expressar uma postura de cidade “civilizada”, condizente com o “adiantamento e progresso” que se buscava.

¹⁷⁹ AEL. Gazeta de Campinas. 08 de Outubro de 1884. P. 01 “Aceio da cidade”

¹⁸⁰ AEL. Gazeta de Campinas. 16 de novembro de 1884. P. 01 “Descuidos de casa”

¹⁸¹ AEL. Gazeta de Campinas. 08 de Outubro de 1884. P. 01 “Aceio da cidade”

Nesse sentido os papéis das edificações urbanas entre outras estruturas da cidade seriam fundamentais, fossem elas públicas ou privadas, pois da mesma forma que seriam notados *com certeza (...) a insuficiência lamentável de nossas escolas publicas, o mau arranjo da cadêa, o feio local em que funciona a câmara municipal, e a ausência de um bom theatro, escola moral e de litteratura,*¹⁸² seriam também notadas algumas edificações que contribuiriam para a imagem de *progresso e civilização*, e certamente percebidas pelos que passassem por Campinas. Tais edificações fariam com que o próprio caráter da população da cidade, ou simplesmente da parcela enriquecida, fosse admirado em outras localidades e pelos forasteiros e visitantes que pela cidade transitavam.

A materialidade evienciaria o quão adiantada estaria Campinas e sua imagem como progressista tinha respaldo em jornais de outras cidades, cujos artigos muitas vezes eram enviados à Campinas e publicados com orgulho pelo jornal. Assim o fez, por exemplo, o Jornal do Comemercio do Rio de Janeiro: *Entre as cidades da província de S. Paulo occupa o primeiro lugar Campinas, que ao seu progresso, belleza e opulência reúne o caracter sisudo, ao mesmo tempo ameno e serviçal de seus filhos. (...) A cidade de Campinas tem ruas espaçosas, algumas praças, bonito jardim publico, e a nova criação do bosque dos jequitibás, com o seu bonito chalet, alamedas. Possui edificios particulares grandiosos, verdadeiras residências principescas. Tem a Santa casa de Misericórdia com seu hygienico e confortável hospital, e boas casas de educação (...) seu novo e bem construído matadouro (...) a sua grande e monumental matriz, que foi innaugurada no dia 8 de Dezembro de 1883.*¹⁸³

¹⁸² AEL. Gazeta de Campinas. 16 de novembro de 1884. P. 01 “Descuidos de casa”

¹⁸³ AEL. Gazeta de Campinas. 24 de Abril de 1884. P. 02 “O que se diz de Campinas”

Não é por acaso que, no conto “Mysterio de uma viagem”, quando Dr. Ernesto e seu amigo Carlos são convidados a conhecerem alguns lugares de expressão, o leitor é levado a conhecer lugares na cidade constantemente mencionados na imprensa como relevantes no processo de modernização do aparato urbano. Os dois viajantes haviam recém chegado à cidade e esperavam encontrar na estação um amigo, Sr. Jorge Land. Este, porém, não se encontrava no local, pois havia recebido uma mensagem via telégrafo de que seus amigos chegariam apenas no dia seguinte. Após uma breve explicação sobre o mal entendido, Jorge Land sugere algumas atividades enquanto estivessem na cidade:

– *Para obsequiar-te, começo por convidar-te para irmos hoje ao **theatro**, quero que o conheças, e depois terás ocasião de vês as principaes famílias ca da terra. (...) Iremos também ao **Prado Campineiro, Passeio Público, Bosque dos Jequitibás e finalmente a casa Notre Dame de Paris, onde verás a elite campineira.***¹⁸⁴

Os lugares e edificações os quais se dirigem em destaque são alguns importantes espaços de convivência em Campinas e representativos do que a cidade e seu povo teriam de melhor, verdadeiras expressões do quão adiantada estaria Campinas na província e no próprio império. Dessa forma as reflexões sobre as condições materiais da cidade e sobre quais espaços exigiam melhorias, tem como objetivo não apenas aumentar a qualidade de suas condições higiênicas, mas também reforçar sua imagem de cidade civilizada. Isso pode ser verificado pela maneira como os espaços urbanos eram representados, como, por exemplo, o Teatro São Carlos, cuja construção foi concluída em fins de 1847.

Em 1861, Augusto-Emílio Zaluar durante sua passagem pela cidade referiu-se ao teatro como *melhor que o da capital*, fazendo *honra ao bom gosto e riqueza da*

¹⁸⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 12 de Novembro de 1884. “Mysterio de uma viagem”

população.¹⁸⁵ Em 1871, no primeiro *Almanak de Campinas*, lê-se que em 1867 o teatro São Carlos foi *restaurado e toda frente construída de novo com muito bom gosto, elegância e mesmo beleza. A fachada é muito superior à maioria da dos nossos theatros*. À época ainda estava-se por fazer melhoramentos no edifício para maior conforto das pessoas, como *prover os camarotes de cadeiras, e reformar os assentos da platea; também há tenção de fazer novas pinturas, collocar lustres na sala etc.*¹⁸⁶ Havia, portanto, apreço pela edificação ao final da década de 1860 e princípios da década seguinte, embora muitos dos melhoramentos em termos de conforto ao público, como a colocação de cadeiras, tenha demorado para se realizar.

Porém, na década de 1880 o discurso sobre essa edificação mudou completamente: *Entre certos melhoramentos de que ainda precisa a cidade de Campinas, figura como um dos mais imprescindíveis um teatro*.¹⁸⁷ Isso porque, segundo o jornal, o teatro *S. Carlos é simplesmente ridículo, é uma cousa da roça feita para Campinas ha 40 anos, mas de modo algum prestavel para Campinas de hoje*,¹⁸⁸ (...) *o velho São Carlos e o chato Rink*,¹⁸⁹ *só podem concorrer para envergonhar a gente*.¹⁹⁰

Para o jornal, *quando se trata de uma boa companhia, o povo campineiro é um dos melhores freqüentadores do teatro, facto este que nos dá uma boa idéia do seu gosto artístico*. Sendo assim, continua o artigo, *é triste (...) que não tenhamos um teatro bom, decente, digno de figurar a par dos importantes melhoramentos que a iniciativa particular*

¹⁸⁵ ZALUAR, A. E. *Op. Cit.* P. 139.

¹⁸⁶ CMU. *Almanak de Campinas para 1871*. José Maria Lisboa. Campinas: Typografia da Gazeta de Campinas, 1870. P. 25. “Theatro S. Carlos”

¹⁸⁷ AEL. *Gazeta de Campinas*. 08 de Janeiro de 1884. P. 02. “Novo teatro”

¹⁸⁸ AEL. *Gazeta de Campinas*. 24 de Janeiro de 1884 P. 01. “Novo teatro”

¹⁸⁹ O teatro Rink aparece também descrito como *péssimo em toda a extensão da palavra, e nem aquelle nome pode merecer*. AEL. *Gazeta de Campinas*. 24 de Janeiro de 1884 P. 01. “Novo teatro”

¹⁹⁰ AEL. *Gazeta de Campinas*. 16 de Janeiro de 1885 P. 01. “O teatro velho e o teatro novo”

tem realizado entre nós. (...) um bom theatro é indispensável melhoramento em Campinas.

191

A idéia de um novo e *bom theatro*, *um edificio elegante e digno de attestar ao paiz inteiro o gosto artístico do nosso povo*,¹⁹² ganhou adeptos assim que passou a ser difundida e foi *acolhida com a mais visível sympatia*,¹⁹³ embora *na opinião de algumas pessoas é ella uma cousa dispensável, (...) pois que não é o theatro o que mais se faz preciso entre os edificios públicos que maior utilidade prestam a população*.¹⁹⁴

Ter um bom teatro, segundo o jornal, era importante não apenas para poder recepcionar de modo adequado as companhias dramáticas, mas também porque o teatro *foi e será em todas as épocas uma escola de bons costumes, (...) um templo condigno da nossa civilização*.¹⁹⁵

Percebe-se a idéia de que a cidade em progresso deveria possuir espaços condizentes com os anseios de sua população, ou melhor, daqueles “segmentos representativos” segundo Lapa, e condizentes com a posição que Campinas ocupava em relação a outras cidades, evidenciado pela preocupação com sua imagem fora de seus limites.

Nesse sentido, não se pode negar que a imagem de Campinas a ser formada pelos forasteiros, viajantes e também pela própria população da cidade tinha como ponto de partida a estação da Companhia Paulista. Lá as pessoas eram esperadas pelas famílias, amigos ou negociantes. Lá grandes autoridades e personalidades “illustres” eram

¹⁹¹ AEL. Gazeta de Campinas. 08 de Janeiro de 1884. P. 02. “Novo theatro”

¹⁹² AEL. Gazeta de Campinas. 24 de Janeiro de 1884. P. 01. “Novo theatro”

¹⁹³ AEL. Gazeta de Campinas. 09 de Janeiro de 1884. P. 02. “Novo theatro”

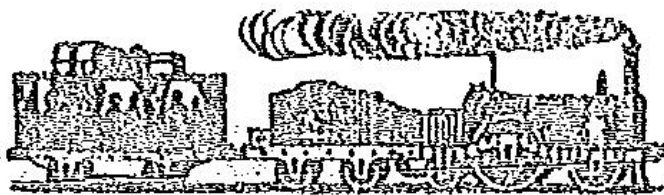
¹⁹⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 24 de Janeiro de 1884. P. 01. “Novo theatro”

¹⁹⁵ AEL. Gazeta de Campinas. 24 de Janeiro de 1884. P. 01. “Novo theatro” Depois de organizada uma comissão para construir um novo teatro na cidade escolheu-se o nome de Carlos Gomes para chamar o novo edificio, cujo projeto seria de Ramos de Azevedo. Inicialmente havia a intenção de construir de fato um novo teatro para a cidade, porém, por final, resolveu-se juntar as duas comissões.

repcionadas com as devidas cerimônias e “copos d’água”. Ao mesmo tempo em que era de lá que partiam os filhos da terra para viagens, fossem para trabalho, estudos ou passeio. Ou seja, os usos daquele espaço no cotidiano o tornam relevante, tanto por si mesmo quanto pelo que evoca aos que nele circulam.

De um lado então, existem evidências de que o modo de encarar a cidade se transformava naquele momento, o que exigia espaços e edificações condizentes com os anseios da população. Por outro lado, isso somente pode ser afirmado a partir da estação ferroviária ao se levar em conta que a mudança radical em sua estrutura ocorre paralelamente a outras reestruturações em outras edificações de relevância na cidade, como é o caso do teatro. Isso porque a documentação consultada expressa certo “silêncio” com relação à estação nas críticas à cidade: ela não figura como uma edificação significativa nem como uma das edificações que precisariam ser remodeladas ou reformuladas.

Ao longo do período de construção do novo edifício da estação, 1884-1889, entretanto, aparecem frequentemente, na seção de anúncios, chamadas da Companhia Paulista para que ela pagasse o *material fornecido* na cidade, podendo-se supor que os materiais para a construção do novo edifício viessem da própria cidade e região.



ESTRADA DE FERRO COMPANHIA PAULISTA

De 19 a 24 deste mez, paga-se o material forne-
cido em Setembro,
Campinas, 16 de Novembro de 1885.

F. Santos Pinto,
Contador.

3—1

Fonte: AEL. Gazeta de Campinas. 11 de Novembro de 1885. “Companhia Paulista”. P. 03.

Apenas em 07 de Julho de 1888 há uma menção específica sobre a estação: *Esteve hontem em Campinas a directoria desta companhia acompanhada do sr. Dr. Adolpho Pinto, engenheiro-fiscal ultimamente nomeado pela mesma directoria.*

*Examinaram o edificio da estação que brevemente deve ficar concluído e todas as repartições que ali funcionam que acharam perfeita ordem.*¹⁹⁶

Como mencionado anteriormente, somente no relatório de 31 de Março de 1889 consta que a primeira estação havia sido demolida. Assim, se de fato procurava-se repensar a cidade naquele momento com vistas a ampliar sua imagem de progresso e civilização, a intervenção na estação ferroviária seria representativa para confirmar esta hipótese. Isso porque a maior “monumentalidade” dada à sua estrutura, se comparada à sua configuração

¹⁹⁶ AEL. Gazeta de Campinas. 07 de Julho de 1888. P. 02. “Companhia Paulista”.

anterior, parece dar aspecto mais notório de entrada ou porta da cidade, destacando-se dos outros edifícios.

Nesse momento, como evidenciado, a intensificação da vida urbana trouxe consigo diversas transformações, especialmente de infra-estrutura,¹⁹⁷ as quais tinham como modelo a Europa e o fato de os discursos em prol do progresso e da modernização da cidade se mostrarem constantes na documentação reforça a idéia de que tais reflexões eram compartilhadas.

A partir disso, é possível entender as diversas medidas tomadas para se organizar a cidade, que vieram permeadas de concepções européias. Nesse sentido, a nova estação teve um nítido caráter simbólico, o que reforça a constatação de quão foi significativa a intervenção entre 1884 e 1889.

A própria arquitetura das estações ferroviárias era simbólica, por empregar técnicas construtivas e materiais que foram frutos de avanços tecnológicos e por representar uma passagem ao “universo” ligado à indústria e à maquinaria. Mas Beatriz Kühl (1998: 10), ao comentar as estações nacionais, afirma que elas poderiam refletir também o prestígio e o caráter das empresas a que serviam, que não poderia estar desvinculado do caráter de seus próprios acionistas, dentre os quais estavam pessoas com grande prestígio na sociedade, sendo que uma grande parte era composta por cafeicultores, ou a “burguesia enriquecida pelo café” nas palavras de Lapa.

Dessa forma, é possível inferir que os princípios estéticos que regeram suas configurações poderiam ter assinalado uma posição na sociedade, não apenas da empresa,

¹⁹⁷ Alguns serviços urbanos foram criados no final do século, como a iluminação a gás (1875), o transporte por bondes de burro (1879), os serviços de correios e telégrafo (1890) e o abastecimento de água potável (1891). Posteriormente, a partir da primeira metade do século XX, outras reformas urbanas foram realizadas, como as que se relacionam à questão do transporte. Em 1912, foram inaugurados os bondes elétricos e, por volta das décadas de 1920 e 1930 vieram os primeiros automóveis.

mas também daqueles que, de algum modo se ligavam a ela. E, além de a estação poder ser tomada como um símbolo da pujança daqueles grupos, ela poderia representar a própria pujança de Campinas, refletida em seu progresso material e cultural aos olhos dos contemporâneos.

E embora fosse amparada pelo setor agrícola, a ferrovia em Campinas não deixa de figurar como símbolo de civilização e progresso associados às inovações industriais, com as quais os campineiros tinham contato.

Nesse sentido, uma discussão entre senadores em sessão do senado é ilustrativa.

Por ocasião de discutir-se o orçamento da agricultura, e tendo de responder a um collega relativamente a negócios de uma estrada de ferro no Ceará, o senador Jaguaribe vendo a propósito, na discussão, confrontar a cidade de Sobral, naquella província, com Campinas, assim se exprimio:

- *O sr. Jaguaribe; - (...) acho que o sr. commetteu enganos notáveis (...) [Sobral] é uma bella cidade...*

- *O sr. Castro Carreira: - Tem um grande desenvolvimento...*

- *Um sr. senador: - Basta a estrada de ferro.*

- *O sr. Jaguaribe: - Residi nella por muito annos, servi alli muito tempo; já era uma cidade de importância; mas não póde comparar-se com algumas cidades do interior do Brazil, como por exemplo **Campinas**, onde estive. **O viajante brasileiro que chega a Campinas sente-se enlevado, porque encontra no centro do Brazil uma cidade quasi européia; vê o vapor por toda parte, machinas, fábricas, o soar do martello nas officinas; fica-se com a impressão de quem se acha em uma cidade da Europa. Ora, em Sobral há um tal ou qual movimento; mas nella reina o silencio das nossas cidades brasileiras, não há machinas, não há fábricas, não há fabricas de qualidade alguma, não há todos esses***

elementos de progresso (...) como o que há em Campinas; é uma diferença enorme. (...) Pelo menos, enquanto lá [em Sobral] residi não vi oficinas que produzissem objectos, dando a esperança de alimentar o tráfego da estrada de ferro.

O documento associa a estrada de ferro ao desenvolvimento de uma cidade além de evidenciar que em Campinas, para o senador Jaguaribe, encontravam-se características industriais de uma cidade europeia, como fábricas, máquinas e oficinas.

Por certo que a indústria existente na cidade era infinitamente menor que a encontrada em uma cidade industrial na Europa no mesmo período. Entretanto, aos olhos daqueles que por passavam por Campinas ou que nela viviam, tais elementos da indústria evocavam semelhanças, ainda que longínquas, com as cidades industriais daquele continente, pois continham elementos simbólicos da indústria, representativos dos maiores avanços tecnológicos até então produzidos naquele que seria o grande centro da civilização e do progresso. É por isso que a Gazeta de Campinas coloca as palavras do senador Jaguaribe como sendo *termos altamente honrosos*.¹⁹⁸

A indústria em Campinas era insipiente e em grande parte existia em função da produção do café. No entanto, as *fábricas*, as *oficinas*, as *máquinas* e a própria ferrovia, e conseqüentemente a estação, como elementos industriais ligam-se à cidade especialmente por serem componentes simbólicos dos ideais de modernização, civilização e progresso. Em Campinas, então, trata-se mais de valorizar tais símbolos para evidenciar a presença desses valores na cidade e na sociedade do que para evidenciar a existência efetiva de um sistema de produção industrial relevante.

Percebe-se na cidade que a formação de uma área com feições industriais ocorreu em torno da estação e provocou sensíveis modificações na própria maneira de se organizar

¹⁹⁸ AEL. Gazeta de Campinas. 27 de Julho de 1884. P. 01 “Opinião sobre Campinas”.

o centro da cidade. Isso porque, como mostrado antes, foi em direção àquela edificação que o comércio se dirigiu, ao mesmo tempo em que nas últimas décadas do século XIX, Campinas passou por um intenso afluxo de pessoas, a partir da abolição da escravidão e do grande incentivo à imigração.¹⁹⁹

Entretanto, ao que parece, o crescimento não foi acompanhado de uma modernização na infra-estrutura urbana suficientemente capaz de comportar tal crescimento, embora tenha havido inúmeros alertas e reclamações como se percebe pelos diversos artigos de jornal sobre o assunto.

Isso ficou mais claro a partir de 1889 quando houve o grande surto de febre amarela em Campinas, tratado por alguns estudiosos da cidade como a primeira verdadeira “crise urbana” pela qual a cidade passou.²⁰⁰ A epidemia durou até 1897 e obrigou a cidade a intensificar mudanças de cunho sanitário, que já vinham ocorrendo e realizar reformas estruturais que chegaram a atingir os próprios costumes locais. Segundo Lapa (1996: 189), “construções e espaços, hábitos e formas de comportamento, crenças e superstições herdadas do mundo colonial e imperial” tiveram de ser “interditados”.

Tais mudanças pautavam-se em concepção européias, tinham um forte caráter higienista e exigiram de forma mais intensa da administração municipal a realização de reformas nos serviços de saneamento. A preocupação com as epidemias forçou a formulação de códigos que organizavam a construção e implantação de moradias na cidade, com atenção especial às habitações populares. (MONTEIRO, 2002: 34-36)

Os Códigos de Postura foram modificados e tiveram em suas concepções modelos europeus de salubridade e de estética, deixando claro o tipo de organização territorial que

¹⁹⁹ Tanto que a própria Companhia Paulista transportava gratuitamente os imigrantes.

²⁰⁰ Cf., por exemplo, CARPINTERO, 1996: 33.

se queria estabelecer na cidade e pondo em evidência o caráter social de tais medidas. Dentre esses, destaca-se o código de 1885, elaborado por Ramos de Azevedo e pelo engenheiro da câmara Luiz Augusto Pinto, no qual parte do texto se destina às construções de casas operárias e cortiços, de modo a regulamentá-las, proibindo-as de serem construídas no centro da cidade, numa tentativa de melhorar sua imagem.²⁰¹ (MONTEIRO, 2002: 24-66)

Segundo Badaró (1996: 31), uma das providências da Intendência Municipal foi a proibição da permanência de cocheiras dentro do seguinte perímetro: *Rua das Estação (Companhia Paulista) até a Álvares Machado, desta até a rua Jatahy e Aquidaban, a findar nas caneleiras, seguindo pela rua Cel. Quirino, Santa Cruz (antiga rua das Pingas), Guanabara, Marechal Deodoro (antiga rua do Imperador) até a Culto à Ciência, av. Itapura, até o largo Ramos de Azevedo, esquina da rua da Estação.*²⁰² Este perímetro, como mostra o autor, “abrange quase toda a cidade, mas não incluía a Vila Industrial, o Fundão, o Frontão, nem parte do Guanabara e do Bonfim, todos nascentes arrabaldes populares”.

Como mostra Badaró (1996: 32), “a lei n.º. 43 de 1895, regulamentada em 1896, estabeleceu para edificações no perímetro urbano, normas de higiene e solidez que se constituíram no primeiro Código de Construções da cidade. Definiu dimensões mínimas para os recuos, áreas de iluminação e ventilação, cômodos e 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

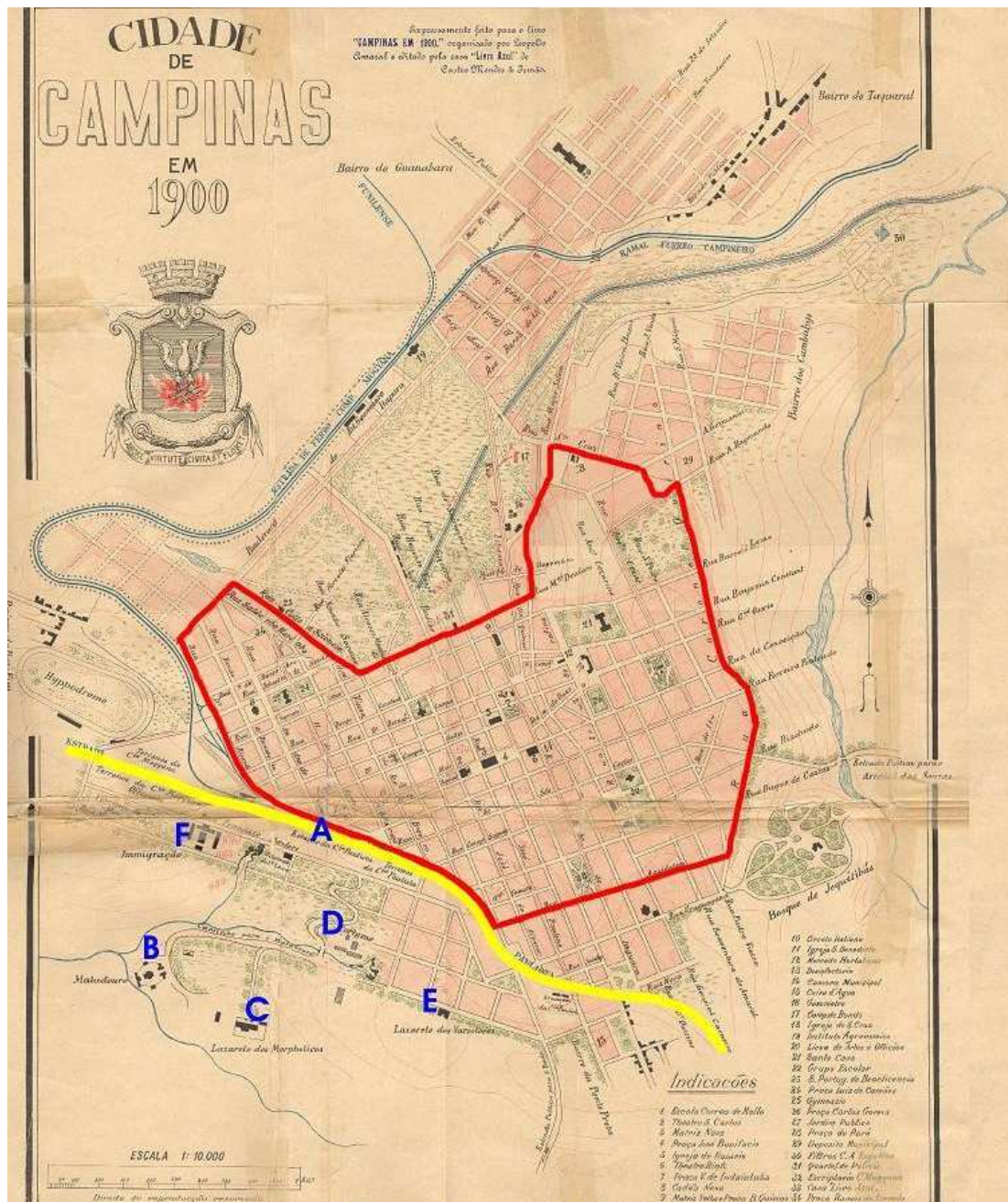
²⁰¹ APMC, Caixa 01 – 04, pasta 1885 – II.

²⁰² Intendência Municipal, resolução n.º. 1, 1890. *Apud.* BADARÓ, 1996: 31. Ver planta abaixo. O referido perímetro está assinalado em vermelho.

determinavam a aprovação prévia de todas as plantas pelo engenheiro municipal”. A essas providências somaram-se os investimentos em saneamento básico realizados pelo governo estadual que instalou em Campinas o Centro de Comissão Sanitária do Estado. Além disso, “adotou-se planos para melhorar a coleta e destinação de lixo e do esgoto e para a canalização dos córregos e drenagem dos charcos que se entremeavam com a malha urbana”.

Em meio a esse processo, em oposição ao centro da cidade, os espaços atrás da estação foram destinados a edificações ditas insalubres, como o leprosário, o matadouro e o curtume, além da hospedaria dos imigrantes, como se pode perceber na planta de 1900.²⁰³

²⁰³ Apesar de não ser saber atualmente onde estava localizada esta hospedaria, no mapa de 1900 aparece a inscrição “Immigração”.



Legenda:

- A – Estação da Companhia Paulista.
- B – Matadouro (sic.)
- C – Lazareto dos Morpheticos (sic.)
- D – Cortume (sic.)
- E – Lazareto do Variolosos (sic.)
- F – Imigração (sic.)

– Linha Férrea

– Perímetro referente à proibição de cocheiras.

Fonte: Centro de Memória da Unicamp.

O perímetro referente à proibição de cocheiras, assinalado em vermelho, corresponde ao que seria o centro da cidade e passa exatamente pela rua que é paralela à linha férrea da Companhia Paulista. A estrada de ferro e a estação servem quase como que um divisor entre o centro e a área da Vila Industrial como se pode perceber pela posição das edificações desse bairro em relação à estação, à estrada de ferro e o centro da cidade.

As construções operárias e chamadas insalubres passaram a ocupar os espaços periféricos, com destaque aqui para os terrenos localizados atrás da estação, áreas menos valorizadas na cidade, enquanto se tratava o centro como área destinada aos “*nobres habitantes*”,²⁰⁴ como se referem diversos artigos nos jornais.

A estrada de ferro reforçou a tendência industrial e operária que se implantou na Vila Industrial. Como afirma Badaró (1996: 30), “este foi o bairro escolhido para moradia dos ferroviários e seu desenvolvimento, no século seguinte – quando ultrapassou os terrenos baixos alagadiços e desvalorizados” e que eram ocupados pelas edificações citadas acima.

Entretanto, por um lado, o centro era tido como o espaço que deveria ser ocupado por grupos determinados e que deveria seguir diversas normas de higiene, segurança etc. Por outro lado, em um anúncio de venda de terrenos na Vila Industrial de 1898 a propaganda inverte todas as proposições que se referem à insalubridade e de que aquele espaço serviria apenas à pessoas não consideradas dignas de viver no centro, pois afirma que *continuam à venda dos excellentes lotes dos salubres terrenos situados na prospera Villa Industrial em frente à estação da Companhia Paulista. Preços – 7 metros em frente por 52 de fundo 700\$000. De abril do ano passado até o corrente mez já foram vendidos*

²⁰⁴ AEL. Gazeta de Campinas. 11 de abril de 1872, por exemplo.

*80.000 mil metros quadrados, e depois disto, já alli se fez um grande numero de predios e oficinas. Salubridade e futuro. Trata-se com Antonio Correa de Lemos.*²⁰⁵

Note-se que os terrenos na propaganda não são mencionados como estando localizados atrás da estação, mas à frente da mesma. Além disso, a característica mais importante dos referidos terrenos expressa na propaganda é a salubridade dos mesmos. De um lado, revela não apenas que o proprietário queria passar uma imagem da área de modo a favorecer seus negócios, mas, por outro lado, também evidencia que a maneira de caracterizar determinados espaços da cidade é maleável e não apenas imposto por uma elite.

Fisicamente localizada entre a área central e a Vila Industrial a edificação se tornou um novo espaço de convivência na cidade, no qual se processaram encontros de diversos grupos. Partícipe dessas relações sociais, a estação permitiu a construção de modos de se ver o outro e a si mesmo. Em pouco tempo, ultrapassou seu papel estritamente utilitário, ligado ao transporte para tornar-se espaço social de grande poder atrativo. Segundo Cacilda Teixeira da Costa (2001: 113), as estações passaram a “significar o novo ligado ao sentido de desenvolvimento e por que as pessoas aí encontravam um local adequado às aspirações mundanas, ou de lazer, além de uma visualidade nova”.

Assim, tem-se a estação como elemento simbólico, pois foi representação da pujança da cidade e do status dos investidores da Companhia Paulista, mas, sobretudo, do progresso e civilização aspirados. Transformou o cotidiano na cidade ao dar entrada para um mundo repleto de novidades, para tecnologia e para técnica, para a maquinaria ferroviária, como também se configurou um marco territorial que dividiu a cidade em duas

²⁰⁵ CMU Cidade de Campinas. Diário da tarde. 02 de dezembro de 1898. P. 03 Nos exemplares encontrados deste periódico o anúncio figura por pelo menos três meses (de setembro à dezembro). Não foi possível ver mais exemplares, pois não se encontravam no acervo.

áreas. A estação alterou o planejamento da cidade, suas sensibilidades e temporalidades além de ter se constituído um espaço de alteridade. Dessa forma, sua estrutura e o espaço por ela ocupado materializaram as diversas possibilidades de significação daquele edifício à cidade de Campinas.

5. A trajetória da estação no século XX: decadência e resignificação.

Após a reconstrução da estação iniciada em 1884 houve diversas reformas estruturais na edificação já a partir da primeira década do século XX. Tais reformas tinham como principal motivação o crescente aumento no trânsito ferroviário na região, mas, como se perceberá, todas essas reformas tentaram preservar o modelo de fachada de 1884.

Nessa pesquisa a datação das reformas da estação foi orientada pela obra “Estação Cultura: patrimônio ferroviário do povo de Campinas”, de Nestor Goulart do Reis (2004), no qual ele caracteriza um total de seis fases construtivas da segunda edificação. Embora haja discordâncias cronológicas entre a pesquisa aqui desenvolvida e o trabalho desse autor optou-se por adotar a cronologia proposta por aquele trabalho para evidenciar as reformas na edificação no século XX, apontando quando necessário as devidas imprecisões ou dúvidas quanto às informações fornecidas.

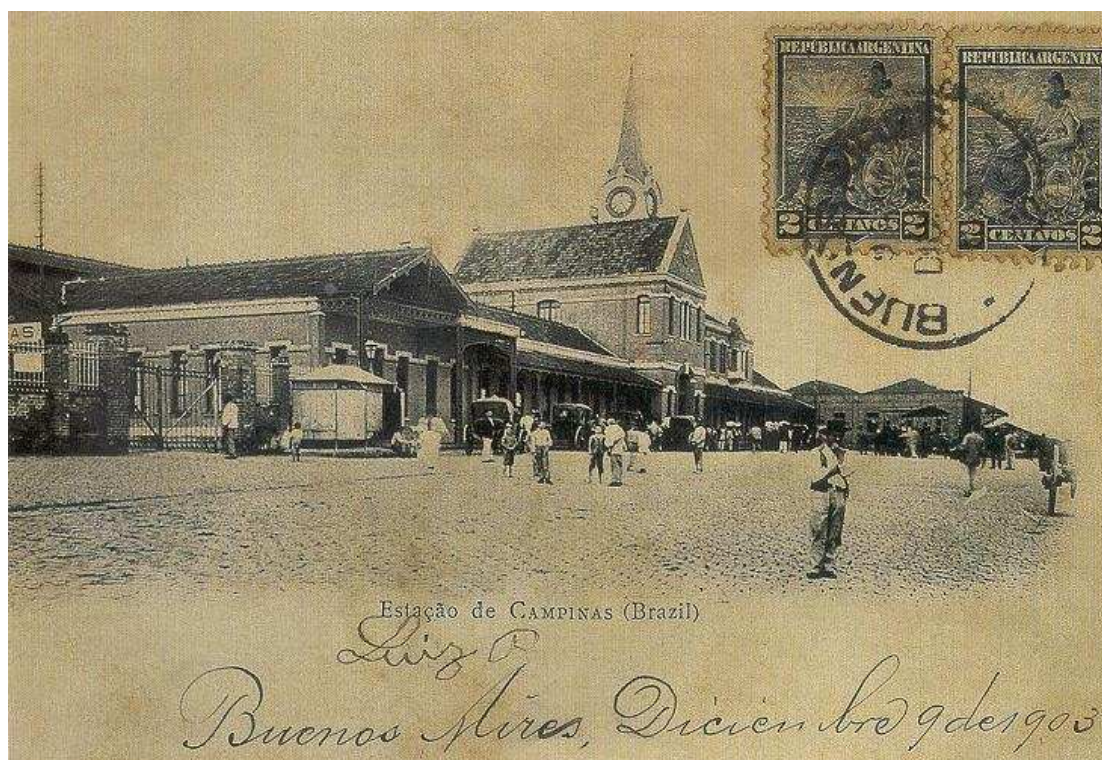
O método adotado por esse autor para datar as reformas teve como base especialmente a comparação entre diversas fotografias do edifício somado a documentos textuais que pudessem dar indicações dos acréscimos e subtrações na edificação.

Desse modo, a primeira reforma na edificação no século XX teria ocorrido entre 1906 e 1910, quando foi construído no lado oeste da estação “edifício de um único pavimento, registrado nas plantas como compartimento de bagagens”, que pode ser visto à direita no esquema apresentado. “Nesse trecho o terreno tem um desnível, caindo para frente, mas o nível dos pisos internos é o mesmo”. Desse modo, os veículos que traziam cargas para embarcar desse lado “encostavam diretamente junto a esse desnível facilitando a entrada e saída dos volumes”. Sobre esse trecho vê-se nas fotografias “uma cobertura

metálica, avançando em direção à rua, para proteger as peças embarcadas”. (REIS, 2004: 41)



Fonte: REIS, 2004: 40



Fonte: REIS, 2004: 41.



Fonte: Museu da imagem e do Som de Campinas



Fonte: Centro de Memória da Unicamp

As imagens mostram o compartimento de bagagens, à direita nas fotografias. Note-se a foto montagem na imagem em que é possível visualisa o largo da estação em toda sua extensão e possibilita verificar de modo mais claro o volume do edifício em relação às outras edificações da cidade. Nota-se em frente à estação diversas pessoas, e alguma carruagens estacionadas.

Entre 1910 e 1915 houve um novo acréscimo ao edifício e a partir dela foram ampliados os escritórios da estação, com a construção de um novo corpo no segundo pavimento, semelhante ao anterior que também estava no segundo andar. Na mesma época instalou-se uma grande marquise de ferro e vidro à frente do corpo central, no térreo, para a proteção dos passageiros, que entravam e saíam da estação.



Fonte: REIS, 2004: 46

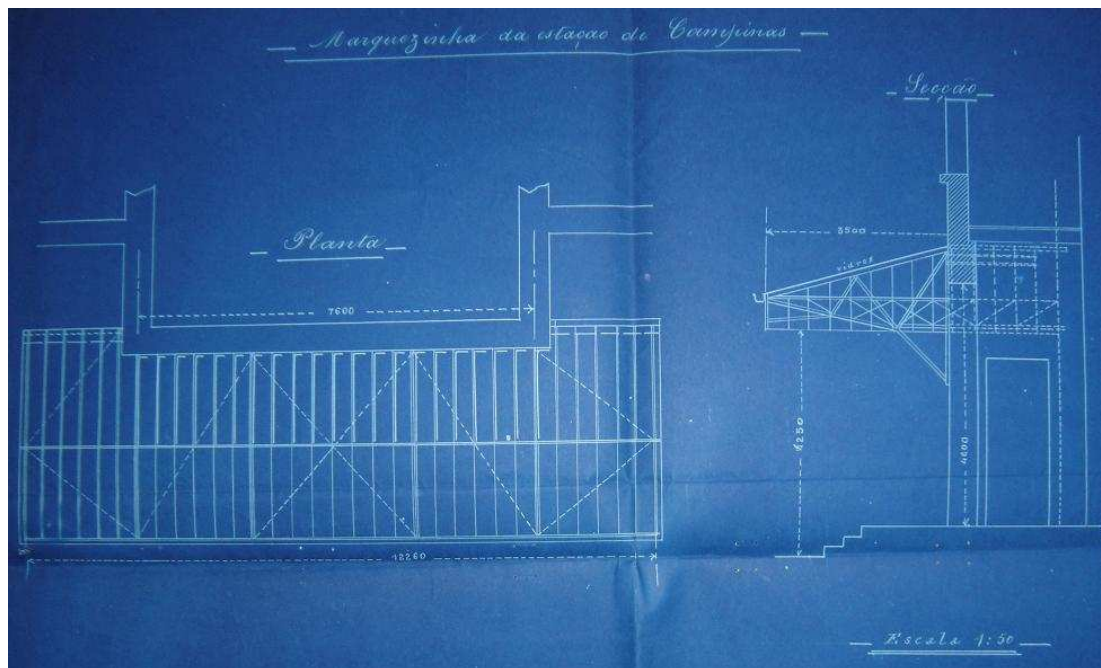


Fonte: Centro de Memória da Unicamp

No centro do novo corpo superior, ao invés do balcão saliente do projeto original foi aberta uma janela com três vãos, seguindo o desenho do andar superior do corpo central, com uma parte mais larga no meio e duas mais estreitas dos lados.

Além disso, para Nestor Goulart (2004: 47) “ao contrário do novo volume dos sobrados e das varandas laterais já existentes, a marquise não se harmonizava de modo adequado com as características da arquitetura do edifício. Ocultava os arcos superiores da porta de entrada e reduzia o efeito monumental, presente no projeto original”.

O pedido de autorização para a construção do alpendre é de 31 de Julho de 1908, cuja planta está reproduzida abaixo. A foto seguinte permite ver os detalhes do referido alpendre, ou *marquezinha* como consta na planta.



Fonte: Arquivo Municipal de Campinas



Fonte: Centro de Memória da Unicamp

Além disso as fotografias desse período permitem perceber alguns meios de transporte urbanos mais utilizados, as carroças, charretes, carruagens e afins e também os

bondes tanto os puxados a burro, na imagem acima, quanto os eletrificados, como mostra a imagem abaixo.



Fonte: Centro de Memória da Unicamp



Fonte: Centro de Memória da Unicamp

Por volta do início da década de 20 foram realizadas grandes reformas na estação, que se ligavam ao projeto de eletrificação da linha entre Jundiaí e Campinas, inaugurada em 1922, o que levou também à substituição da antiga plataforma por uma mais alta e mais ampla, com cobertura metálica.



Fonte: REIS, 2004: 50



Fonte: REIS, 2004: 53.



Fonte: REIS, 2004: 54.

O espaço entre a torre e o pavilhão dos escritórios foi ocupado e passou a abrigar a “caixa da escada”, pois foi nessa época que se fechou a antiga porta externa que dava acesso á escada e foi aberta uma porta uma porta no térreo do antigo escritório, que antes não existia. Nessa época a porta externa de acesso a escada foi fechada e abriu-se uma porta no térreo do antigo escritório.

Além disso, a ala leste – até então toda térrea – ganhou dois corpos de sobrado com as mesmas proporções da ala oeste, estabelecendo uma simetria que não constava do projeto original. Para isso, foi necessário demolir os dois pavilhões transversais que localizados na extremidade da ala Leste.

Com essa construção foi removido o antigo forro do térreo, com seu telhado, dando lugar a estruturas metálicas. Posteriormente alteraram-se também duas das janelas do corpo mais antigo no andar superior, que receberam duas pequenas aberturas nas laterais dos vãos mais antigos, repetindo o desenho da janela principal do corpo central. Ao mesmo tempo

em que possibilitaria ampliar a iluminação e arejamento das áreas de trabalho a modificação nas janelas daria mais harmonia à fachada da edificação. Além disso, duas das janelas do andar térreo, pertencentes ao pavilhão mais antigo da ala oeste, foram ampliadas e passaram a ser uma só com a forma próxima a um quadrado. (REIS, 2004: 51)

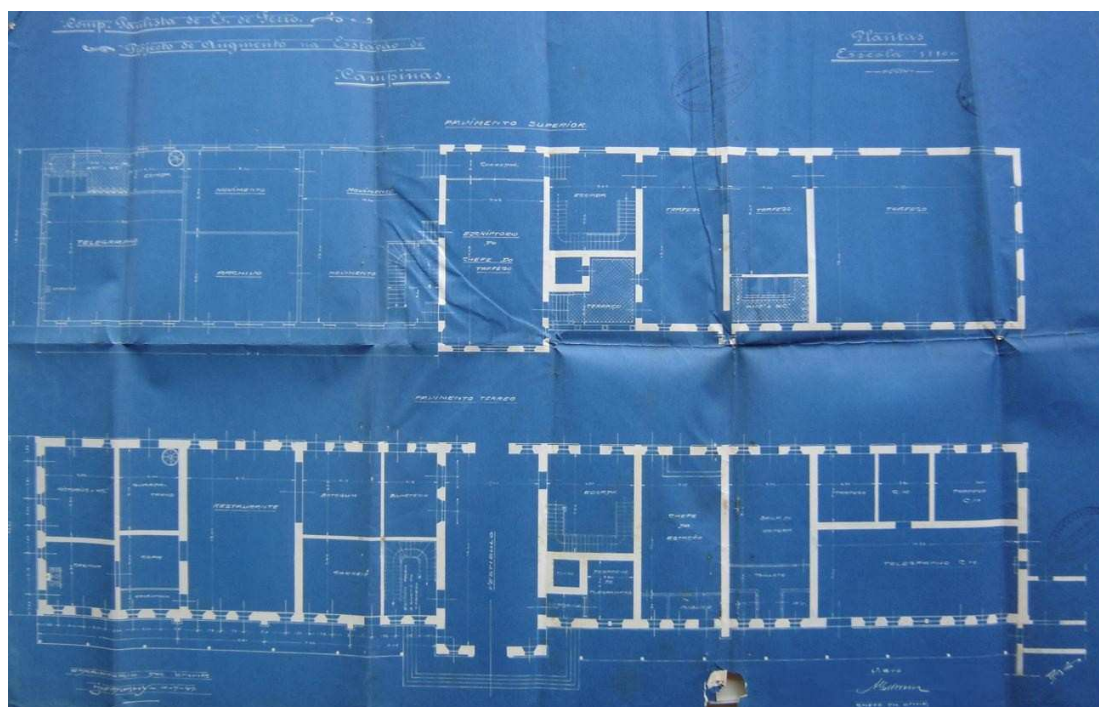
Abaixo se encontram reproduzidas a planta da fachada e a planta baixa da edificação referente ao corpo superior mais próximo ao centro na ala leste, que seria ocupado pelo telégrafo e por um arquivo da Companhia Paulista, cujo requerimento data 11 de Julho de 1917.²⁰⁶



Planta da fachada da estação de 12 de Julho de 1917.

Fonte: Arquivo Municipal de Campinas.

²⁰⁶ AMC. Caixas de documentos avulsos



Planta baixa do projeto para aumento da estação, 10 de Julho de 1917.

Fonte: Arquivo Municipal de Campinas

As últimas grandes reformas na estação ocorreram entre 1920 e 1960, quando foram construídos dois corpos transversais, para escritórios. O corpo do lado oeste, à direita das imagens, fez-se o acréscimo de um segundo pavimento sobre o térreo que já existia, onde ficava o compartimento de bagagens. (REIS, 2004: 57) No lado leste contruiu-se um corpo menor em relação ao existente no lado oeste, mas também com dois pavimentos.



Fonte: REIS, 2004: 56



Fonte: Museu da cidade de Campinas



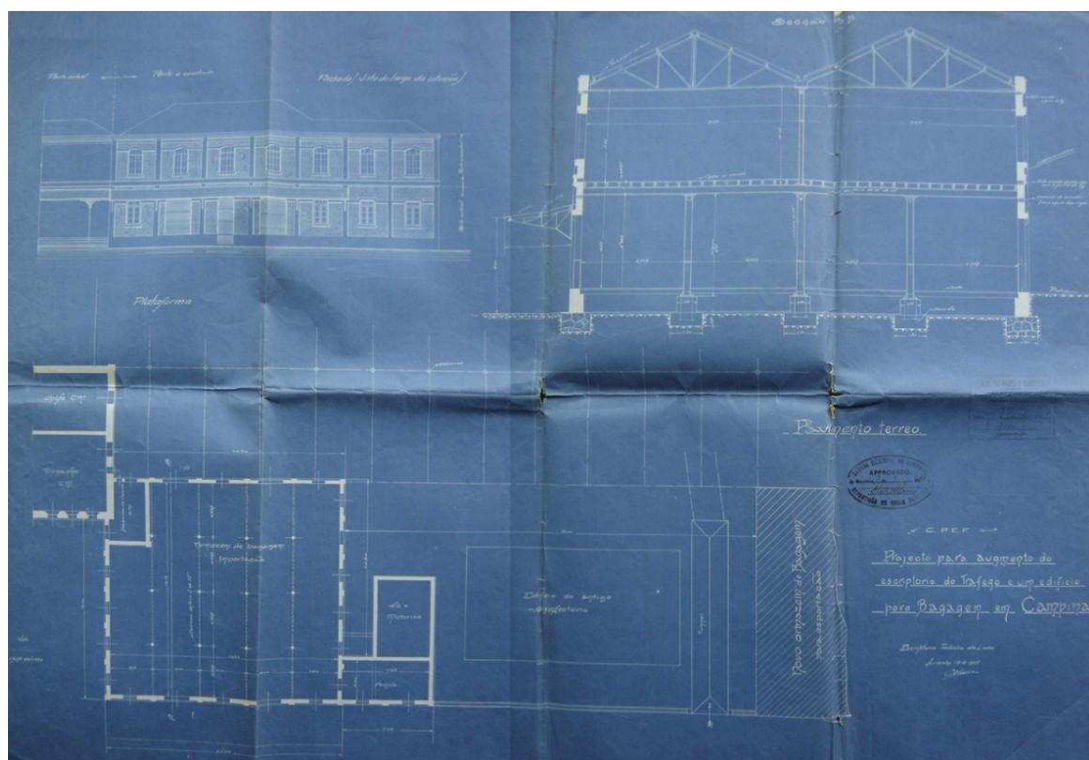
Fonte: Centro de Memória da Unicamp



Fonte: Museu da cidade de Campinas

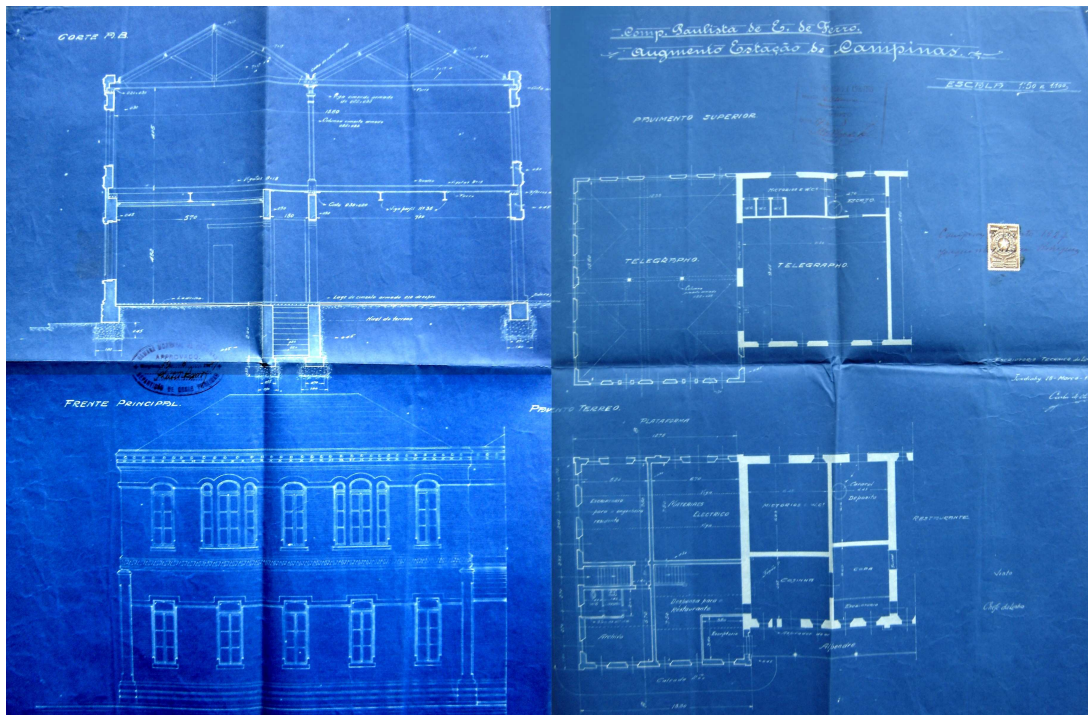
Pela planta, datada de 03 de Junho de 1925, ele foi projetado e, provavelmente, construído antes do corpo do lado leste, à esquerda nas imagens. Este, com dois pavimentos, avançou pouco sobre o pavimento da fachada, com uma só janela lateral e seu projeto data de 05 de Agosto de 1927.

O pavimento superior construído no lado oeste serviu à ampliação do armazém de bagagens. Por sua vez, o corpo construído na extremidade leste foi utilizado, no pavimento superior, para comportar uma ampliação no serviço de telégrafo e, no pavimento térreo, dividiu-se entre o escritório do *engenheiro residente*, uma sala para *archivo*, uma *despensa para a cozinha* e um depósito para *materiaes electricos*.



Planta lado Oeste. 03 de Junho de 1925.

Fonte: Arquivo Municipal de Campinas



Planta lado leste. 05 de Agosto de 1927.

Fonte: Arquivo Municipal de Campinas

A partir da década de 1960 a estação não sofreu nenhuma grande alteração, ao menos no que se refere à construção de novos anexos junto à edificação. Na verdade as mudanças mais significativas são reformas no interior da edificação, remoção de janelas, acréscimos de salas etc. (REIS, 2004: 63)

O período a partir do qual a estação não modificou a estrutura da estação de Campinas coincide com o processo de estatização da Companhia Paulista, encampada pelo governo estadual de São Paulo pelo decreto 38548, de 1º de junho de 1961. Como noticiado na imprensa, às 23 horas do dia 1º de Junho daquele ano o governador Carvalho Pinto anunciou a desapropriação das ações da companhia como uma forma de resolver a grave crise pela qual passava a empresa cujo ápice foi a greve dos trabalhadores que havia sido iniciada à zero hora daquele dia.

Segundo o jornal Estado de São Paulo, tal medida foi *levada a efeito porque a Companhia se tornava incapaz dia a dia de suportar os crescentes ônus econômicos e sociais decorrentes da inflação que se traduziam, especialmente em movimentos reivindicatórios de equiparação de seus funcionários com os das empresas congêneres.* Entretanto, embora implicasse grande investimento por parte do Estado, a encampação foi tida como necessária, pois havia *urgência e indispensabilidade na preservação da paz necessária à própria evolução social.*

Além disso, a expectativa com relação à desapropriação das ações da Companhia Paulista pelo governo se fundamentava na idéia de que ela impediria a desintegração do sistema estadual de viação, conservando entre as estradas paulistas a empresa que constituiu uma das bases de sua organização ferroviária, de modo propiciar a constituição de um sistema viário estadual, tecnicamente integrado, economicamente sustentável e socialmente amparado pelo Estado.²⁰⁷ Seria então, um gesto que passaria *à história em virtude das benéficas repercussões* que teria, não apenas no setor dos transportes, *mas também pelos benefícios de ordem econômica e social.*²⁰⁸

Porém, se há críticas favoráveis à estatização, há também o inverso, como fica evidente em artigo do jornal Correio da Manhã do dia 03 de junho, intitulado *Funeral ferroviário:*

Dobrem os sinos a finados! Acaba de morrer a melhor estrada de ferro do Brasil: a Companhia Paulista. Sacudida por uma onda de greves reivindicadores de melhores

²⁰⁷ CMU/CSPC. O Estado de São Paulo. 02 de Junho de 1961. . “Para cessar a greve governo desapropria a Paulista”

²⁰⁸ CMU/CSPC. O Estado de São Paulo. 03 de Junho de 1961. . “O governo não tinha em mente a encampação: o alto nível do serviço deverá ser mantido”

*salários, já era esperado que a companhia não podia satisfazer os seus funcionários. Daí o melancólico e inevitável desenlace.*²⁰⁹

Aproximadamente dez anos depois, em Novembro de 1971, a Companhia Paulista incorporou as outras quatro estradas de ferro do Estado (Mogiana, Sorocabana, Araraquarense e São Paulo-Minas) e sua denominação foi alterada para FEPASA – Ferrovia Paulista S/A.

A partir da estatização os investimentos na ferrovia foram cada vez menores do que os necessários, fazendo com que as condições estruturais da empresa decaíssem muito, o que foi sentido pelo público com muito pesar. Nesse sentido, já na comemoração em 1968 do centenário da fundação da Companhia Paulista foi pretexto para recordações nostálgicas e críticas ao estado em que se encontravam as estradas de ferro no país.

*Ao evocar a data de 30 de janeiro de 1868 (...) uma certa tristeza nos invade o coração, pois quando o pneu começou a ser preferido em detrimento do trilho, pensou-se que a rodovia substituiria de maneira inapelável a ferrovia, por ser este um sistema considerado obsoleto. Daí o abandono a que foram relegadas as estradas de ferro brasileiras, que, por razões óbvias, não puderam atualizar-se tecnicamente para enfrentar as rodovias, construídas já numa época em que imperavam outros métodos de reconhecimento do terreno e construção de estradas, sejam elas de ferro ou de rodagem. A ferrovia ficou sendo então a filha enjeitada (...) sendo relegada ao abandono.*²¹⁰

²⁰⁹ CMU/CSPC. Correio da manhã 03 de junho de 1961. “Funeral ferroviário”. Isso porque, segundo o artigo, a paridade salarial pretendida pelos funcionários da companhia levaria à mais despesas do estado. O artigo ainda insere a estatização ao projeto nacional desenvolvimentista de 50 anos em 5, ao qual chama de demagógico e que tentaria provocar o nascimento de um país antes do tempo *normal*.

²¹⁰ CMU/CSPC. Correio Popular. 30 de janeiro de 1968. “A propósito de um centenário” CSPC

Percebe-se pelos textos da época que já se creditava à falta de investimentos por parte do estado no transporte ferroviário e o crescente investimento das rodovias como principais causas da decadência ferroviária.

Após sua estatização e principalmente após sua incorporação à FEPASA, a ferrovia que antes *era motivo de orgulho* por sua precisão nos horários das dos trens e no asseio de suas instalações passa a ser objeto de nostalgia, pois *além de viverem atrasados, os comboios não atraem passageiros porque há sujeira nos vagões e nas cabinas-dormitório, o ar refrigerado não funciona, pelo que são transformadas em verdadeiras saunas.*

A estação de Campinas, que outrora fora símbolo de progresso e civilização, passou a ser encontrada *suja, transformada em estacionamento de longos trens de carga*, tendo chegado a ser considerada mesmo *indigna da cidade e do povo da terra de Carlos Gomes, Campos Salles e Julio de Mesquita.*²¹¹

Nesse sentido, o depoimento de Fernando Arruda, usuário da ferrovia é emblemático no que se refere à visão nostálgica sobre a estação e os serviços prestados pela ferrovia na cidade. No artigo afirma-se que *o desleixo [com a estação] começa pela fachada, (...) os problemas da ferrovia começam na estação*, pois *parece que não se preocupam mais com limpeza. Antes, informações obtidas na estação eram corretas. Hoje, para se conseguir uma informação está difícil. Os funcionários não atendem bem, limitando-se apenas a responder sim ou não, ou então ‘não sei’. Houve época em que o horário do trem era respeitado. Agora, a gente nem sabe se ele chega ou não (...) parece*

²¹¹ CMU/CSPC Sem fonte. 11 de Fevereiro de 1973. “O panorama visto da ponte”

que colocaram na linha todos os carros velhos que tinham. Eles estão caindo aos pedaços e muitos deles nem têm luz. ²¹²

Paulo Lemos, em artigo ao Correio Popular, ao ir àquele local para tratar de um assunto pessoal, relata que ficou muito “triste” com a constatação daquilo que se comenta aqui fora, **relativamente ao aspecto triste atual dessa famosa organização ferroviária que, no passado, foi motivo de orgulho para todos nós.** O funcionário que o atendeu pareceu a ele **mais um homem combalido, sofrido e sem qualquer entusiasmo**, e conclui categoricamente, **influência do meio, naturalmente.** (...) os anos passaram desde sua desastrosa encampação e hoje, **sob a sigla FEPASA, nada, absolutamente nada de vantagem, até agora, conseguiu apresentar.** (...) **hoje é apenas uma sombra imperceptível do que foi (...).** ²¹³

Na **velha estação da Paulista**, como coloca pode ser encontrado em outro artigo, **a paisagem não mudou externamente**, à exceção de um ajardinamento moderno na praça e a retirada dos ônibus que passaram a operar numa movimentada estação rodoviária (...). **No interior da estação está tudo literalmente parado no tempo. Nem mesmo o relógio, que marcava com exatidão inquestionável a hora oficial da cidade, é respeitado.** As gigantescas locomotivas guardam apenas o porte imponente do início do século, quando arrastavam vagões hoje abandonados, janelas emperradas, revestimentos danificados e engates sob a ação da ferrugem.

A velha estação da Paulista era, na época [final do século XIX] quase que um templo: respeitada, bem cuidada e ponto de convergência da população. Hoje está tudo mudado. O interior da estação sujo, os guichês danificados e até as pequenas

²¹² CMU/CSPC. Folha de São Paulo. 1º. De Outubro de 1975. “Para quem anda de trem, a ‘Associação dos teimosos’”.

²¹³ CMU/CSPC. Correio popular. 11 de julho de 1976. “A antiga ‘Paulista’”

*lanchonetes das plataformas destruídas. Os indicativos de horários dos trens afixados sobre os guichês são malfeitos, e quase ilegíveis. Os serviços de apoio, barbearia, bancas de jornais e revistas, bar e loja de bijouteiras, acanhados retratam a decadência do transporte ferroviário no estado.*²¹⁴

Desativaram-se ramais, abandonaram-se estações, leiloaram-se os restos de seu passado.²¹⁵ Sobrou o quê, além edifícios e trens aos pedaços, todos assombrados por um passado de glória vivo apenas na memória daqueles que o testemunharam? Ruínas ou estruturas ocas cuja função desapareceu aos poucos, sobrevivendo apenas como lembrança.

As relações simbólicas que poderiam ser estabelecidas com a estação se transformaram. Se antes, sobretudo no século XIX, a estação poderia ser tomada com um *templo* na cidade, fortemente ligada à idéia de progresso e modernização, a partir de meados do século XX a edificação passou a ser símbolo da decadência do transporte ferroviário e sinônimo de estagnação, descaso e, talvez o que a tenha dado sobrevida, saudade e nostalgia.

Saudade e nostalgia que, com a possibilidade real de destruição desse espaço, passaram a ser lidas por alguns como necessárias à valorização da própria história de Campinas. Aquele espaço que antes servira a viagens, encontros, chegadas e partidas, passou a ser visto como sendo efetivamente um lugar de memória cuja proteção era necessária à sua permanência.

²¹⁴ CMU/CSPC. O Estado de São Paulo. 05 de Fevereiro de 1979. “Ferrovia, superado o orgulho de Campinas”.

²¹⁵ Sobre leilões organizados pela FEPASA dos materiais não mais utilizados ver Folha de São Paulo. 28 de Maio de 1978. “As ferrovias e suas relíquias” e de 16 de janeiro de 1979. “A FEPASA vende vagões para museus e moradias”

Assim, o vereador de Campinas José Nassif Mokarzel em 18 de Setembro de 1978, após ler uma *oportuna e interessante reportagem publicada no semanário 'City News'*,²¹⁶ apresentou à Câmara Municipal um requerimento no qual *salientou a necessidade do tombamento da Estação da FEPASA – antiga Estação da Companhia Paulista, cujo estilo arquitetônico é de características inconfundíveis, já incorporadas à paisagem da cidade. Como diz o brilhante historiador Jolumá Britto, o edifício da FEPASA deve ser preservado carinhosamente, pelo que representa sob o ponto de vista histórico e pelo estilo. Lembra o citado historiador que a Companhia Paulista (...) nasceu em Campinas. (...) Foi na realidade um acontecimento histórico de marcante significação para Campinas e a inauguração do primeiro trecho da antiga Companhia Paulista. (...)*

O tombamento e a preservação da velha estação preservaria o seu estilo e a sua história. (...)

*Requeiro à mesa, (...), que se oficie ao órgão que se incumbe de preservar a história e as tradições de São Paulo, no sentido de que sejam determinadas para o tombamento do edifício da FEPASA – ou seja, a antiga Estação da Companhia Paulista – a fim de que ele não sofra – como tantos outros edifícios históricos – verdadeiros atentados em nome de um pretenso progresso. Campinas, cidade de tão belas e gloriosas tradições históricas, – tem que preservar, com extremo carinho, o pouco que ainda resta do seu passado.*²¹⁷

²¹⁶ CITY NEWS de Campinas. 17 de Setembro de 1978.

²¹⁷ CMU/CSPC. Correio Popular. 24 de Setembro de 1978. “‘Tombamento’ da estação da FEPASA em Campinas”.

Logo em seguida, em 18 de Outubro de 1978, a pedido de diversas entidades de Campinas,²¹⁸ foi aberto o estudo para tombamento da edificação, que *tem sido colaborador e testemunha das maiores grandezas registradas na história de São Paulo, material, social e intelectualmente, tornando-se um marco do trabalho, da atuação, da história do Estado e da cidade de Campinas. É uma valiosa memória que, pedimos, seja preservada para a posteridade, com o seu tombamento pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico.*²¹⁹ Adiante no processo, em outra carta, essa enviada pela Academia Campineira de Letras e Artes, afirma-se que o propósito do tombamento *da velha estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro (FEPASA) era de que se a livre da implacável picareta do progresso.*²²⁰

As principais justificativas para o tombamento relacionavam-se, em primeiro lugar, ao *interesse histórico* indiscutível por testemunhar aquele parque ferroviário empreendimento capitalista pioneiro na implantação das estradas de ferro que subverteram a ocupação tradicional do território paulista. Em segundo lugar vem o *interesse arquitetônico* atestável pelo porte e pelo esmero dum ecletismo precoce em nossas terras pelo seu romantismo já na volumetria pitoresca, já nos materiais e nas técnicas empregadas. Em terceiro lugar, justificava-se o tombamento pelo *interesse paisagístico* notório para todo campineiro e forasteiro, dada a presença do conjunto como

²¹⁸ O documento foi assinado por representantes do Departamento de Antropologia e História da UNICAMP, pelo Núcleo de Campinas do Instituto de Arquitetos, pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Campinas, pela comissão organizadora do pedido de tombamento, pelo Centro de Ciências, Letras e Artes, pela Academia Campineira de Letras e Artes, pela câmara municipal e pelo Museu Arquidiocesano de Campinas.

²¹⁹ CSPC Estudo de tombamento da Estação Ferroviária de Campinas pertencente à FEPASA. CONDEPHAAT. Pp. 02-04.

²²⁰ CSPC. Estudo de tombamento da Estação Ferroviária de Campinas pertencente à FEPASA. CONDEPHAAT. P. 17.

referencial marcante na cidade, que tanto tendo perdido de seu passado, avança célere para um futuro metropolitano. ²²¹

Em seguida à abertura do processo de tombamento a FEPASA fez pedido ao CONDEPHAAT para poder iniciar obras de limpeza e restauração na edificação, ²²² serviço para o qual se contratou a PLANART S/C: Planejamento e Arquitetura Ltda., cujos trabalhos seriam coordenados pelo arquiteto Nestor Goulart dos Reis. ²²³ Pedia-se naquele momento a colaboração do público para as obras de restauração no sentido de que fossem enviadas fotografias antigas da estação para que pudessem *ser cumpridas as determinações da direção da ferrovia,(...) que entre outras recomendações tem a de respeitar as características da obra original.* ²²⁴

Embora, não estivesse totalmente descaracterizado o edifício da estação necessitava de um tratamento de conservação e restauro para preservar suas características, em função das inúmeras intervenções que havia sofrido ao longo dos anos. Realizou-se um *trabalho de pesquisa e interpretação, tanto de textos como de fotografias antigas, a documentação iconográfica e histórica disponível permitiu a reconstituição da aparência externa do edifício, particularmente no que se refere à fachada principal.*

Entretanto, deixar a estação com a aparência exata era tarefa impossível, mesmo porque a edificação deveria ser compatível com as necessidades daquele momento. A solução proposta foi de que, onde fosse impossível restaurar as características originais, ou

²²¹ CSPC. Estudo de tombamento da Estação Ferroviária de Campinas pertencente à FEPASA. CONDEPHAAT. P. 26.

²²² A reforma da estação foi iniciada pela PLANART em 1979, mas teve seus trabalhos paralisados algum tempo depois em consequência de modificações dos programas da empresa, tendo sido alegado à época falta de verbas para tal empreendimento.

²²³ À época Nestor Goulart datou em apenas três fases construtivas as reformas da estação desde sua reestruturação a partir de 1884.

²²⁴ CMU/CSPC. Correio Popular. 20 de Fevereiro de 1979. “Estação da FEPASA: o que se faz pela sua restauração”.

por falta de dados ou porque a obra seria incompatível com as necessidades, as intervenções deveriam ter *caráter discreto coerente, interferindo o mínimo possível com a arquitetura do prédio*.²²⁵ Além disso o projeto de restauração incluía a recomendação de preservação da área envoltória da edificação, *preservando as relações espaciais que presidiram a construção da estação*.²²⁶

Por fim, a estação foi inscrita no livro de tombo em 1982 como patrimônio do Estado de São Paulo. Em 1989, a fim de assegurar a preservação de outros imóveis do complexo ferroviário da FEPASA que vinham sendo alvos de desmanche, vandalismo, obras irregulares da parte da empresa, e um jogo de empurra-empurra das responsabilidades sobre os prédios entre a empresa e a prefeitura de Campinas, o CONDEPACC resolveu abrir processo de tombamento em nível municipal de todo o complexo ferroviário junto à estação, envolvendo a área de 300 metros em torno do edifício.



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas. Secretaria de Planejamento e Coordenação

²²⁵ CMU/CSPC. Correio Popular. 14 de Dezembro de 1980. “A restauração do edifício histórico”

²²⁶ CMU/CSPC. Correio Popular. 14 de Dezembro de 1980. “A ferrovia atrai e expande o comércio”

Como se pode perceber pela imagem acima o complexo ferroviário está situado em uma extensa área na região central de Campinas, dentro das delimitações das ruas General Osório e Rua Lidgerwood, praça marechal Floriano, rua Cônego Cipião, avenida João Jorge, rua Francisco Teodoro, rua Coronel Antonio Manoel, avenida Dr. Sales de Oliveira, rua Dr. Pereira Lima, rua Dr. Mascarenhas e rua Dr. Ricardo.²²⁷

Nessa área situam-se os imóveis tombados em 1990, a saber: a estação da Companhia Paulista (assinalada em amarelo), armazém da rua dos expedicionários, oficina da Companhia Paulista na rua Francisco Teodoro; entradas do túnel de pedestres, que liga o centro à Vila industrial, e um trecho de dois metros posterior às escadas; antigas oficinas situadas na rua Coronel Antonio Manoel, esquina com rua Francisco Teodoro; escritórios da administração no pátio interno da FEPASA e rua Salles de Oliveira; caixa d'água no pátio ferroviário; usina geradora do pátio interno; duas oficinas de carros-vagões; a rotunda (estacionamento para concerto e manobras das locomotivas); oficinas de locomotivas e armazém da Companhia Mogiana, na rua Dr. Ricardo.

Segundo jornal da época, o CONDEPACC recebeu muitas críticas, sobretudo do setor da construção civil, de ser um *órgão que segura o avanço da modernidade*. Claramente, diversos interesses, sobretudo por parte da especulação imobiliária, foram prejudicados com o tombamento, uma vez que o complexo está localizado em uma das áreas mais valorizadas da cidade.

Embora houvesse expectativa de que os tombamentos, tanto pelo CONDEPHAAT quanto pelo CONDEPACC, fizessem com que as edificações da FEPASA fossem mais bem conservadas, a deterioração dos mesmos foi contínua e a estação continuou a ser

²²⁷ O traçado foi apontado a partir das plantas em anexo no processo de tombamento do complexo ferroviário pelo CONDEPACC.

tomada como símbolo do descaso para com o patrimônio, não apenas ferroviário, mas cultural da cidade.

Assim, apesar de ambos os processos terem sido abertos com justificativas sobre o valor histórico e arquitetônico-urbanístico da edificação isso não modificou o estado de semi-abandono que se encontrava a estação. Em 1994 o título de um artigo publicado no Correio popular é significativo nesse aspecto: *Deterioração marca patrimônio da FEPASA: Tombada pelo governo do Estado, a estação de Campinas atesta que as glórias da empresa se perderam no passado*. Dessa forma buscava denunciar que a cidade corria o risco de um dos seus principais referenciais históricos. *As telhas apodrecidas e as vidraças estilhaçadas nos galpões de manutenção de vagões, e a paralisação das obras de recuperação dos antigos armazéns cafeeiros são retratos nítidos de que aquele tesouro arquitetônico, tombado pelo governo paulista está desaparecendo*. E segundo Vanderlei Simionato, deputado estadual eleito por Campinas, *de empresa lucrativa, verdadeiro orgulho dos ferroviários, a FEPASA tornou-se um amontoado de ferro velho*.²²⁸

A crise se instalara na empresa há décadas e era refletida nas condições de suas instalações e na baixa qualidade dos serviços prestados. Após o início da desativação de parte da malha ferroviária em Campinas, seguido de uma grande demissão de funcionários, iniciaram-se discussões sobre a privatização da FEPASA. Para o Correio popular, a privatização no setor ferroviário refletia a política adotada em nível federal para com as empresas estatais de transporte.²²⁹

²²⁸ CMU/CSPC. Correio Popular. 06 de Novembro de 1994. “Deterioração marca patrimônio da FEPASA: Tombada pelo governo do Estado, a estação de Campinas atesta que as glórias da empresa se perderam no passado”. CSPC

²²⁹ CMU/CSPC. Correio Popular. 24 de março de 1996. “FEPASA inicia privatização de trem”.

Nesse sentido, a Rede Ferroviária Federal S.A. (RFFSA), criada em 1957 com a fusão de 18 ferrovias para gerir os interesses do governo no setor, entrou em 1992 no programa nacional de desestatização, regulamentado pela Lei federal 8029 de 1990. Assim, quando a FEPASA foi incorporada à RFFSA em 1998, os serviços passaram a ser gradativamente passados à iniciativa privada. Nesse ano, quando a Ferrobán (Ferrovia Bandeirante S. A.) se tornou a concessionária encarregada de assumir responsabilidade por parte do patrimônio da RFFSA em São Paulo, os trens já não circularam em Campinas. Entretanto, essa empresa se comprometeu a voltar a fazê-lo durante o prazo de um ano ao adquirir a concessão para operação e exploração do transporte de carga, como constava no artigo nono do contrato de concessão.

Como mencionado acima, a preservação pelos órgãos de patrimônio não assegurou a conservação das estruturas. O estado desse patrimônio motivou o Correio Popular a publicar em 13 de Fevereiro de 2000 uma reportagem especial sobre as condições em que se encontravam as estruturas ferroviárias em Campinas. O artigo, assinado por Maria Teresa da Costa, denunciava *o franco processo de deterioração é visível e só não está pior porque o dono do bar e o barbeiro (...) têm cuidado da limpeza da estação e da vigilância para evitar que os andarilhos transformem o patrimônio em albergue.*

Os eventuais passageiros que embarcam, compram a passagem dentro do trem, porque a bilheteria está desativada. (...) Hoje, o silêncio toma conta do saguão antes cheio de malas e os prédios são patrimônio histórico apenas no papel. ²³⁰

O trem sai apenas duas vezes por semana, levando poucos passageiros até Bauru e São José do Rio Preto. (...) O principal símbolo da economia cafeeira está abandonado. A

²³⁰ CMU/CSPC. Correio Popular. 13 de Fevereiro de 2000. “Nas mãos do barbeiro e do dono do bar: por amor e esperança, apenas dois profissionais tomam conta daquele que foi o símbolo de uma época”.

*importante estação ferroviária da antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, patrimônio histórico de Campinas, está ameaçada pelo mesmo destino que já atingiu a Estação Mogiana (Guanabara): transformar-se em ruínas.*²³¹

A repercussão do artigo foi grande e a opinião pública se manifestou com muito interesse como atestam a série de cartas de leitores enviadas ao jornal, nas quais se congratulava a reportagem e ficava demonstrado a preocupação para com a preservação daquele patrimônio.

Uma dessas cartas de apoio partiu do vereador Romeu Santini, autor da lei municipal nº. 8415, que dispunha sobre a criação de um Núcleo Municipal de Estudos, Recuperação e Preservação da Memória Ferroviária de Campinas, promulgada em 05 de Julho de 1995, *mas não cumprida desde então*, segundo ele.²³² O referido vereador convocou uma reunião, no plenário da Câmara Municipal, em que se encontraram entidades interessadas em debater a preservação do patrimônio ferroviário com o objetivo de formar um grupo de trabalho que auxiliasse a *fazer surgir na cidade um movimento de luta pela preservação deste patrimônio.*²³³

Naquele mesmo ano, 2000, houve eleições para a prefeitura municipal de Campinas, cargo para o qual foi eleito Antonio da Costa Santos, o Toninho, que tinha como uma das propostas para seu governo a revitalização do chamado centro histórico da cidade, projeto

²³¹ CMU/CSPC. Correio Popular. 13 de Fevereiro de 2000. “Fim de linha” CSPC

²³² CMU/CSPC. Correio Popular. 20 de Fevereiro de 2000. Seção Opinião Carta de Romeu Santini. Segundo Romeu Santini, *a lei permite à prefeitura instituir o referido núcleo, agregando a Secretaria Municipal de Cultura, a Associação brasileira de preservação ferroviária (ABPF), os sindicatos dos ferroviários, a PUC-Campinas, a Unicamp, a câmara municipal e o conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas, mobilizando a sociedade em torno da recuperação e da preservação da memória da nossa saudosa ferrovia.*

²³³ CMU/CSPC. Correio popular. 19 de Fevereiro de 2000. “Campanha tenta salvar patrimônio ferroviário”. É surpreendente descobrir qual foi o tema inicial do debate: saber quem era o responsável pela tutela dos imóveis: se a Ferrobán (sucessora da FEPASA), se a Rede Ferroviária federal (à época em processo de liquidação), ou se o governo estadual (*omisso* segundo o Correio Popular), ou mesmo o municipal. Cf. também Correio Popular de 21 de março de 2000. “Há luz no fim da linha”

no qual a estação ferroviária assumiria papel fundamental, sendo considerada por ele a *sala de visitas da cidade*.²³⁴

Entretanto, a falta de comprometimento para com as edificações por parte das empresas responsáveis pelo transporte ferroviário fez com que fossem adiados quaisquer planos que envolvesse a estação, dentre outras estruturas. Isso porque a Ferrobán assumira apenas estação da Boa Vista em Campinas e a RFFSA estava para ser liquidada, o que implicaria que a empresa deveria vender seus bens para pagar suas dívidas.²³⁵

Paralelamente o transporte ferroviário de passageiros foi suspenso pela Ferrobán no dia 14 de Março de 2001. Dessa forma, melancolicamente, como coloca Maria Teresa da Costa em artigo, *lá se foi o último trem* de passageiros do estado de São Paulo. Partiu às 9h15 levando 57 passageiros, para uma viagem de despedida. Foi o maior número de passageiros desde que a ferrovia foi privatizada, em 1999 e manteve apenas duas partidas semanais de Campinas.²³⁶

O prefeito Toninho, que participou dessa última viagem, ao saber do leilão a que seria submetido o complexo ferroviário afirmou que “nesse prédio ninguém poria a mão” enquanto ele fosse prefeito. À época, afirmou: *vamos convocar a cidade, elaborar um projeto, com a Pontifícia Universidade Católica de Campinas, de revitalização do patrimônio ferroviário e abrir um amplo debate sobre o destino que a cidade quer dar a esse patrimônio*.²³⁷

A proposta de Toninho foi de adquirir os imóveis pertencentes à RFFSA numa transação que envolvia a troca da dívida de IPTU (Imposto Predial Territorial Urbano) da

²³⁴ CMU/CSPC. Correio Popular. 14 de março de 2001. “Toninho fala em revitalização da área”.

²³⁵ Além disso, durante o próprio processo de desestatização a RFFSA havia suspenso os investimentos na preservação dos imóveis. Cf. Correio Popular. 22 de Julho de 2001. “Abandono marca estações ferroviárias”.

²³⁶ CMU/CSPC. Correio Popular. 15 de março de 2001. “Melancolia: e lá se foi o último trem”.

²³⁷ CMU/CSPC. Correio Popular. 15 de março de 2001. “Toninho ameaça ocupar a estação ferroviária”.

empresa na cidade pelas edificações em questão. Já em 1º. de Agosto de 2001 o prefeito declarou que o patrimônio ferroviário pertencia ao município, embora os valores do patrimônio ferroviário em Campinas e da dívida de IPTU da RFFSA não estivessem confirmados.²³⁸ De forma simbólica, o prefeito retirou uma faixa na estação que dizia ser a edificação pertencente à RFFSA e colocou uma na qual estava escrito *Patrimônio do povo de Campinas*.²³⁹

Simbólico também foi a restauração dos relógios da estação, promovido pela Associação Comercial e Industrial de Campinas (ACIC), um dos primeiros passos na tentativa de mudar estado de abandono em que se encontrava a estação. O antigo relógio voltou a funcionar às *12 horas e 53 minutos* do dia 11 de Agosto de 2001, dia da comemoração do 129º. aniversário da chegada do primeiro trem em Campinas.

Do mesmo modo, foi simbólica a ocupação da estação ferroviária pela Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo de Campinas (CMCET) em Maio de 2002 e sua inauguração como espaço cultural em Agosto daquele ano, nos dias 10 e 11, quando a ferrovia comemorava seus 130 anos na cidade. Assim, a antiga estação da Companhia Paulista ganhou nova conotação na cidade, foi refuncionalizada ao ser transformada em centro cultural, a “Estação Cultura”.

Os dias em que os relógios foram postos a funcionar bem como os dias da inauguração da estação como centro cultural são simbólicos na história das ferrovias no Brasil, na própria trajetória da estação e também na história de Campinas, pois recordam “glórias passadas” e o papel daquela edificação naqueles momentos. A escolha dessas datas

²³⁸ Durante meses estenderam-se as discussões acerca dos valores e por fim calculou-se a dívida da RFFSA em mais de R\$12 milhões. Era imperativo à época que se resolvesse a questão o mais rápido possível pois somente assim o Ministério da Educação (MEC) daria início à implantação do Centro Educacional Profissional de Campinas (CEPROCAMP), na estação ferroviária, espaço cedido pela prefeitura. Cf. Correio Popular. 03 de Setembro de 2001. “Revitalizar o patrimônio ferroviário”.

²³⁹ CMU/CSPC. Correio Popular. 02 de Agosto de 2001. “Área ferroviária começa a ser ocupada”.

especificamente para essas “reinaugurações” da estação ao final do século XX teatralizaram aquele espaço e evidenciam sua “força política” (CANCLINI, 2000: 161-163) na cidade.

O folder de divulgação do evento colocava em evidência os vários eventos da programação da inauguração, com apresentações de dança, música e teatro. Mais de mil pessoas compareceram ao show da grande atração da noite, o grupo paulistano Demônios da Garoa, cujo repertório foi escolhido para homenagear Adoniran Barbosa, nascido no mês de agosto e compositor de muitas músicas com referências à ferrovia.²⁴⁰



²⁴⁰ CMU/CSPC. Correio Popular. 12 de Agosto de 2002. Antiga estação confirma vocação cultural”.



Fonte: REIS, 2004: 73



Fonte: REIS, 2004: 62

Para a mudança da SMCET foi realizada uma grande limpeza no pátio ferroviário, que havia acumulado toneladas de entulho ao longo dos anos em que permaneceu sem os devidos cuidados, e as necessárias reformas nas diversas edificações do complexo para acomodar os diversos novos usos a que foram destinados.²⁴¹ No prédio da estação *revisão completa da cobertura, reforma de calhas e condutores comprometidos, fixação e pintura dos frisos sem arenito trabalhado da fachada principal, limpeza da fachada e dos revestimentos de mármore*, dentre outros concertos.²⁴²

Somente a partir do momento em que existiu possibilidade real de perda daquele bem que providências foram tomadas no sentido de preservá-lo. Ou seja, a prática de preservação se configurou como resposta a “uma situação social e história na qual valores culturais são apresentados sob um risco iminente de desaparecimento”. Como afirma Gonçalves (1996: 89), em geral “os intelectuais que se dedicam a pensar esse tema assumem tal situação como um dado, e vêem a perda do chamado ‘patrimônio cultural como um processo histórico objetivo, desdobrando-se no tempo e o espaço. Em suas narrativas a perda pressupõe uma situação original ou primordial de integridade e continuidade, enquanto a história é concebida como um processo contínuo de destruição daquela situação. Sua missão é, conseqüentemente, definida como a de proteger aqueles valores ameaçados e redimi-los em uma dimensão de permanência e transcendência”.

²⁴¹ Segundo o site oficial da Prefeitura Municipal de Campinas, *mais de R\$ 4 milhões já foram investidos neste trabalho, que inclui a elaboração do programa de uso para os 350 mil metros quadrados do Complexo Fepasa, a restauração dos prédios que são patrimônio histórico e o fazer funcionar de maneira harmônica o conjunto de instituições que convivem naquele espaço: a sede da Secretaria Municipal de Cultura, Esportes e Turismo, a sede da Coordenadoria Setorial de Patrimônio Cultural, a Estação Cultural estrito senso, o Centro Profissionalizante Antonio da Costa Santos - Ceprocamp, a Casa do Hip Hop, a Escola Municipal de Cultura e Arte, a Defesa Civil do Município de Campinas e uma empresa privada que executa transporte de cargas.* Apud http://www.campinas.sp.gov.br/portal_2003_sites/noticias/projeto_centro/pc_estacao_cultura.htm

²⁴² Trechos de uma exposição na estação em que se demonstravam os trabalhos realizados para a recuperação do complexo ferroviário.

E a maneira escolhida para evitar a perda e “revitalizar” a área em que a estação se situa insere-se em uma prática recorrente nos últimos anos, especialmente no que se refere ao patrimônio urbano, a refuncionalização.

Para Lia Motta (2000: 259), múltiplas reapropriações dos espaços urbanos ocorrem naturalmente, pois como as demais obras do homem, eles são produções culturais sujeitas a diferentes apropriações. É, pois, “através de um permanente processo de criação e reapropriação que o homem transforma o ambiente em que vive, ao mesmo tempo em que estabelece as bases para criações futuras”.

Entretanto, para Choay (2001: 209), apesar de a prática de valorização dos espaços preservados por meio de sua reutilização e sua reintegração a um “uso normal” ser freqüente, “certamente” é “a forma mais paradoxal, audaciosa e difícil da valorização do patrimônio”, pois diversas questões e interesses – sociais, econômicos e políticos – estão envolvidos na preservação de um determinado lugar.

Motta e Choay trabalham com a idéia de que o mundo contemporâneo parece utilizar-se do patrimônio histórico como uma espécie de produto de mercado a ser explorado pela chamada indústria cultural, evocando nos monumentos um novo valor simbólico para sua valorização, voltado para interesses que muitas vezes imprimem um caráter cênico ao uso cotidiano do objeto e que baseia sua preservação apenas em uma homologia das suas funções originais.

Como mostra Canclini (1994: 94), os diversos fatores que influenciam na reutilização de bens preservados na atualidade, como o crescente desenvolvimento urbano, as indústrias culturais e o turismo, são comumente tratados nos debates sobre patrimônio histórico como ameaças aos mesmos. Entretanto, este autor diz que é importante trabalhar tais fatores não apenas como ameaças, mas também como “contextos”. Assim, seria

possível entender a própria historicidade em que ocorrem as resignificações dos espaços preservados, os novos usos e as novas relações que venha a suscitar.

Percebe-se que a trajetória da estação, sobretudo nas últimas décadas do século XX, é emblemática no que se refere à própria história dos espaços ferroviários contemporaneamente. Seu tombamento como patrimônio, bem como sua posterior reutilização foram as únicas maneiras de se garantir a existência daquela estrutura, embora sua conservação não tenha sido assegurada. Entretanto, portadora de carga simbólica que a colocava mais em ligação com seu passado, distante da realidade contemporânea, a edificação precisou ser resignificada, por meio de seu tombamento, e refuncionalizada, por meio de sua transformação em espaço cultural, para garantir sua inserção na cidade não como ruína, mas como uma edificação cujas possibilidades de utilização ainda não se esgotaram.

6. Os estudos sobre as ferrovias no Brasil: produções multidisciplinares e possibilidade a análises futuras.

6.1. Historiografia ferroviária: processo desmaterializado e materialidade contextualizada.

Nos trabalhos acerca das ferrovias no Brasil um consenso é de que, como em qualquer outro lugar, a vinda das ferrovias e de suas estruturas para país afetou com grande intensidade e de múltiplas maneiras os lugares por quais passou. E talvez por isso ao tenha suscitado múltiplas interpretações sobre como se processaram essas mudanças. A leitura de algumas obras-chave sobre o caso brasileiro permite evidenciar as tendências de análise do fenômeno ferroviário no país bem como afirmar que os estudos produzidos nas últimas décadas do século XX podem ser tomados como “exemplares” da dinâmica historiográfica nas produções nacionais.

Assim, pôde-se “dividir” as produções em três grandes grupos da historiografia nacional. No primeiro grupo há uma preocupação em descrever quase que factualmente o estabelecimento das ferrovias no Brasil, marcar as diferentes rotas e assinalar as principais companhias organizadas. Destacam-se o trabalho de Adolfo Pinto (1903) e de Clodomiro Pereira da Silva (1904). O segundo grupo privilegia o interesse sobre as questões econômicas decorrentes da implantação das ferrovias no país. O terceiro grupo, cujos trabalhos datam a partir do final da década de 1980, caracteriza-se pela produção de obras que buscaram apontar novos caminhos e possibilidades de estudos sobre as ferrovias, daí a

produção de pesquisas que abordaram pontos de vistas voltados para questões sociais, políticas e culturais.

De certo modo, os estudos do segundo grupo passaram a refletir sobre a grande quantidade de dados e informações coletadas pelo primeiro, interpretando-os para responder questões que dissessem respeito à economia gerada em torno das estradas de ferro. O terceiro grupo pareceu estabelecer uma crítica às produções do segundo, tendo-os, porém, como referência para muitos dos estudos produzidos, seja como contraponto, seja como complemento. Desse modo, não se invalida no terceiro grupo dos estudos sobre ferrovias o que foi produzido no segundo, mas, sobretudo, evidenciam-se outras visões possíveis sobre as transformações provocadas pelas ferrovias e suas estruturas.²⁴³

Assim, nas análises do segundo grupo da historiografia sobre o processo ferroviário no Brasil encontra-se uma sistematização que enfatiza a idéia de as ferrovias terem sido utilizadas em decorrência da expansão produtiva, de modo que o desenvolvimento das vias férreas estaria ligado à necessidade de garantir um meio de transporte mais eficiente e mais barato.²⁴⁴

Um autor exemplar das interpretações desse segundo momento da historiografia sobre as ferrovias é Odilon Nogueira de Matos (1974: 14-15). Para ele, a ferrovia teria nascido “intimamente ligada ao café, pois seus promotores (...) foram fazendeiros, e toda a rede ferroviária, com raras exceções, foi construída em função da cultura cafeeira”. Assim, “construída, pois, atendendo aos interesses e às conveniências dos fazendeiros, a rede ferroviária paulista, no seu aspecto arboricular, dá-nos, hoje, a impressão de total ausência

²⁴³ As análises do primeiro grupo são importantes para a pesquisa na medida em que permitiram compreender a forma como as ferrovias foram implantadas no país, mas são as interpretações do segundo e terceiro grupos das análises com as quais se quer dialogar.

²⁴⁴ Salienta-se, como afirma Castro (1993: 06), que “às ferrovias construídas fora da área de produção para o mercado externo, consagrou-se a expressão ‘ferrovias de penetração’, pois estariam ajudando a ocupação de terras incultas, das quais se dizia que, com a chegada dos trens, veriam florescer culturas e cidades”.

de plano, o que explica que superado o fundamento econômico que o motivou, pela natural itinerância do café, ou por decorrência de fatores externos que condicionaram o apelo às rodovias, elas tenham se tornado antieconômicas, praticamente sem função em muitos trechos, que acabaram sendo suprimidos”. Neste sentido, Ulisses Semeghini (1991: 28) acrescenta que o desenvolvimento urbano da cidade esteve assentado não apenas pelo “fato de ser um dos principais / o principal produtor de café do estado”, “mas também por ser um centro de comunicação desde as épocas do cultivo de açúcar, com a rota entre Goiás e parte do quadrilátero do açúcar”.

Além de Matos e Semeghini, citados textualmente pelo fato de trabalharem especificamente com a região de Campinas, encontram-se nas produções de Sérgio Milliet (1982, c. 1940), Julian Smith Duncan (1933), Flávio Saes (1974) e Robert Mattoon (1971) argumentos que se ligam à interpretação econômica no que se refere ao fenômeno ferroviário no Brasil, sendo que este último desenvolve um trabalho especificamente sobre a Companhia Paulista. Sob a perspectiva desses autores, as ferrovias teriam sido introduzidas pela necessidade de expansão do mercado e de achar meios de transporte para diminuir os custos e aumentar a velocidade de entrega de seus produtos.

O terceiro grupo da historiografia aumentou as perspectivas de estudo sobre as ferrovias no país, sobretudo a partir do fim da década de 1980. Pode-se perceber isso por meio das análises de Francisco Foot Hardman (1988), Simone Narciso Lessa (1993), Maria Inês Malta Castro (1993) e Liliana Segnini (1982), por exemplo, cujas análises estão preocupadas com as questões culturais, políticas e sociais.

Liliana Segnini (1982) busca evidenciar como as companhias ferroviárias e suas estruturas configuraram-se um novo espaço de conflito social, no qual emergiam lutas entre

grupos com interesses opostos, evidenciando a questão do espaço ferroviário como sendo altamente controlador sobre os que nele trabalhavam.

Para Hardman, a questão ferroviária, especificamente da construção da ferrovia Madeira-Mamoré, só pode ser entendida ao inseri-la no “espetáculo de exibição de mercadorias”. Sua obra permite pensar a questão ferroviária pelo ponto de vista das ideologias de progresso e modernidade que, segundo o autor, seriam dominantes ao fim do século XIX e início do século XX. Assim, ao mesmo tempo em que busca salientar a dramaticidade que se constituiu a construção daquela ferrovia, pelo grande número de vidas perdidas, por exemplo, Hardman mostra que apenas a análise dos aspectos econômicos não abarca a complexidade dos fatores que envolveram aquele empreendimento.

Lessa (1993: 06) tenta entender a ferrovia a partir de sua imagem como mensageira do progresso e da modernidade nos sertões do país e do mundo. “Símbolo da era industrial, a ferrovia se estabelecerá na ordem simbólica da sociedade que a criou” por meio das imagens que carrega. Sua ênfase recai sobre as imagens de “trem/civilização” e “sertão/barbárie” que aparecem na construção da Estrada de Ferro Central do Brasil, tomada na época como um “instrumento da civilização industrial” que levaria o progresso emergente nas grandes cidades “do Brasil, e do mundo” para o interior inóspito e atrasado do país.

Nesse sentido, Hardman tenta demonstrar a visão de que a ferrovia Madeira-Mamoré seria o símbolo do desejo do homem de subjugar a natureza e levar a civilização aos lugares mais afastados. A barbárie instituída pela construção da estrada de ferro, com a perda de muitas vidas, foi engendrada a partir da própria modernidade que motivou a sua construção. O estudo de Castro dialoga com a obra de Hardman justamente nessa questão,

pois sua pesquisa se refere à tentativa de entender “como se articulam barbárie e civilização” na história da construção da estrada de ferro Noroeste do Brasil.

Castro (1993: 08) procura evidenciar de que modo os ideais de progresso e civilização vincularam-se à construção da ferrovia, buscando entender o processo de construção de sua imagem como símbolo de progresso e veículo da confiança nas virtudes da técnica. A partir dessa questão, ela busca compreender a dimensão da barbárie, “impulsionada, ela própria, pelos ideais de progresso e civilização”.

A idéia de a ferrovia configurar-se um símbolo dos ideais de modernidade, progresso e civilização é trabalhada pelos três autores, bem como a idéia de barbárie. Porém, se por um lado, Hardman e Castro tratam da barbárie como sendo criada em virtude do progresso e da modernidade, por outro lado, Lessa trabalha a idéia de barbárie como existente aos olhos dos contemporâneos para representar os lugares onde o progresso, seja material ou cultural, ainda não tivesse chegado.

Dessa forma, o impacto causado pela transformação nos transportes teria se dado pelo fato de que mesmo os lugares mais remotos começavam a interligarem-se por meios de comunicação sem precedentes no que se refere à velocidade, capacidade de transporte, circulação de pessoas, mercadorias e culturas as mais diversas.

Em meio a essas transformações, em que se fazem presentes também os navios a vapor e o telégrafo, a ferrovia aparece como um símbolo inserido no cotidiano não apenas por “servir aos meios de produção”, mas por transformar, de maneira profunda, comportamentos e percepções.

Para Lessa (1993: 13), a ferrovia como “símbolo do progresso e civilização da sociedade ocidental” “se propagou pelo planeta sob toda forma de produção de imagens. Imagens que se caracterizam por sua fluidez, por sua capacidade de aparecer e desaparecer,

por seu caráter inconstante, mas que viabilizou e inaugurou um novo modo de a humanidade se relacionar com o mundo e no mundo”.

Tais estudos do terceiro grupo dialogam muito com as posições de Wolfgang Schivelbusch (1986), uma vez que sua interpretação busca aspectos que vão além da importância econômica das estradas de ferro e suas estruturas. O autor busca interpretar as ferrovias como um meio transformador da realidade, que pode evidenciar diversas questões sobre a relação do homem em meio às transformações que presencia.

Matos, Semeghini, Duncan, Saes, Mattoon, Hardman, Lessa e Castro ao trabalharem questões econômicas, sociais, culturais e políticas como partes do processo de implantação das estradas de ferro colocam apenas *em passant* questões como as implicações da inserção dos trilhos e estruturas ferroviárias nas cidades e mesmo como a arquitetura das edificações “dialogavam” com a arquitetura local, caso essa já existisse.

Assim, muito embora a partir da década de 1980 tenha surgido na historiografia ferroviária brasileira autores com uma clara preocupação com as relações simbólicas estabelecidas pela ferrovia nos lugares pelos quais passou e quais as implicações sociais de sua instalação naqueles lugares, as estruturas ferroviárias, como as estações, foram tratadas nos trabalhos como consequência do processo por eles examinado.

Em outras palavras, a historiografia, sobretudo no que foi chamado acima de segunda fase, apresenta em seus estudos uma realidade praticamente “imaterial”. Sua preocupação com as questões econômicas parece ter desmaterializado a história das ferrovias no sentido de que inseriu suas estações, por exemplo, em um processo histórico produtor de um sentido avassalador e quase inexorável. Esses discursos dão a impressão de que no momento em que houvesse diminuição de acúmulo de capitais a partir das matérias-primas que as sustentavam, associados ao crescente investimento no transporte rodoviário,

era esperado que as ferrovias entrassem em decadência e suas estruturas caíssem em desuso. Nesses trabalhos as pessoas e seus referenciais culturais são meros coadjuvantes e as edificações são meros cenários, enquanto a acumulação capitalista é o ator principal no teatro da história ferroviária.

Portanto, apesar do volume de obras que se pode encontrar sobre ferrovias, dos quais foram citados apenas alguns exemplos, é visível a insuficiência de trabalhos mais específicos que tentem compreender o passado das ferrovias por meio de sua materialidade, além da possível inexistência de trabalhos no campo da história que tratem especificamente das estruturas ferroviárias, sobretudo das estações.

Isso, entretanto, não significa que não houve esforços nesse sentido, pois existem pesquisas em outras áreas do saber que dialogam com a história e que têm como foco a cultura material produzida pelas ferrovias no país, como de estudos nos campos da arquitetura e da arqueologia.

Destacam-se assim, obras como as de Christian Barman (1950) e Carrol Meeks (1964, c 1956). Entretanto, embora sejam fundamentais para que se compreenda a trajetória do desenvolvimento das estruturas ferroviárias, esses autores, além de concentrarem suas análises nos casos europeus e nos norte-americanos, preocupam-se em traçar a história da arquitetura das edificações ferroviárias²⁴⁵ sem preocupar-se em questionar sua inserção no cotidiano dos locais aos quais as ferrovias haviam chegado.

No que se refere às pesquisas produzidas no Brasil destacam-se três exemplos que podem ser citados, dois deles desenvolvidos no campo da arquitetura e um na arqueologia:

O trabalho de Beatriz Mugayar Kühl (1998) trata das estações ferroviárias sob a ótica do patrimônio industrial. O livro é dividido em duas partes: na primeira a autora busca

²⁴⁵ Barman preocupa-se exclusivamente com o desenvolvimento da arquitetura ferroviária na Inglaterra.

compreender a história da arquitetura do ferro dando enfoque à arquitetura ferroviária, tanto no contexto internacional quanto no caso brasileiro, mais especificamente no Estado de São Paulo. A segunda parte do trabalho preocupa-se em produzir reflexões sobre a questão da preservação da arquitetura do ferro, discutindo o conceito de preservação do patrimônio histórico e de restauração, seus aspectos técnicos, apresentando, ao final, exemplos de restaurações realizadas tanto no Brasil como no exterior. Nota-se nessa pesquisa a nítida preocupação em traçar a trajetória de um patrimônio que se está a perder e indicar possibilidades para a sua preservação.

Ainda na área da arquitetura, há a dissertação de mestrado em Arquitetura na FAU-USP de Ana Villanueva (1996), que também tem como objeto a antiga Estação da Companhia Paulista em Campinas. O trabalho é desenvolvido tendo como objetivo produzir propostas de intervenção na área do pátio ferroviário central da cidade. Há, então, uma preocupação em compreender a história da área sobre a qual se fará a proposta e para tal a autora traça a história de Campinas desde sua fundação tendo como referência estudos produzidos sobre a cidade. É notória a extensa pesquisa bibliográfica desenvolvida, porém há o problema de a autora “recontar” histórias do desenvolvimento da cidade, muitas vezes questionáveis por não terem subsídios documentais na sua fonte original,²⁴⁶ o que não seria um problema se houvesse uma análise crítica sobre os discursos das obras utilizadas. O trato com a estação especificamente segue o mesmo padrão no que se refere à não-utilização de “documentação primária”, sustentando-se nos textos de alguns historiadores, memorialistas e textos jornalísticos recentes sobre a cidade, apesar de dialogar com a pesquisa desenvolvida pela PLANART em 1976 para a reforma da edificação. De todo

²⁴⁶ Na “historiografia campineira” há o grande problema de as obras produzidas não terem uma preocupação com o que se poderia chamar de “rigor metodológico”, como a citação das fontes ou simplesmente a referência sobre de onde provém esta ou aquela informação.

modo, é uma obra que permite compreender o processo de construção de uma proposta de intervenção em um espaço como o do pátio ferroviário e também para que se tenha um referencial bibliográfico sobre Campinas e a estação.

Outro trabalho que chama a atenção é a dissertação de mestrado em Arqueologia no MAE-USP de Daisy Morais (2004), na qual se estuda a estação ferroviária de Piraju-SP. Na pesquisa a autora analisa a edificação da perspectiva da Arqueologia da Arquitetura, interpretando-a no contexto social e econômico da cidade e da região em que está situada. São indicadas as unidades estratigráficas e os horizontes cronológicos do edifício principal, bem como as modificações decorrentes das adaptações ao uso e ocupação. Para a autora, o estudo da estação contribui para a “compreensão do processo cultural que resultou na cidade de hoje”, pois “sua recuperação e a implantação de um centro regional de memória integram o planejamento para o desenvolvimento turístico do município”. Esse trabalho permite a melhor compreensão do processo de análise arqueológica de uma edificação, evidenciando cada etapa de pesquisa. Entretanto, pelo próprio método adotado, há uma separação nítida entre os diversos documentos, quando se poderia integrá-los de forma crítica para a melhor compreensão da edificação.

Assim, tais obras ao tratarem de questões arquitetônicas e urbanísticas acabaram por restringir suas análises ao âmbito das disciplinas em que são desenvolvidas e deixaram em grande medida a historicidade desses espaços em segundo plano, senão apenas como contexto. Tal como os trabalhos em história, os objetivos, as preocupações, questionamentos e problemas propostos aos seus respectivos objetos de análise são diferentes daqueles que guiaram essa pesquisa e, embora contribuam singularmente para a melhor compreensão de uma edificação como a estação ferroviária de Campinas, ainda são

insuficientes para compreender as implicações simbólicas daquela estrutura somada a questões que se refiram à sua implantação na cidade.

Em resumo, na busca por uma bibliografia adequada às necessidades de uma pesquisa que se preocupe com as questões relativas à história da inserção de uma estação ferroviária em uma cidade levando em conta suas diversas implicações, sejam elas culturais, sociais, arquitetônicas ou urbanísticas dentre muitas outras, há três tipos de trabalhos que podem ser encontrados: estudos que acabaram por inserir as estruturas ferroviárias em um processo que desmaterializou a história das ferrovias; estudos em que questões sociais, culturais e simbólicas, entre outras, mas que deixam os espaços das ferrovias em segundo plano por suas questões serem diferentes; e, por fim, estudos em que a materialidade das ferrovias é central, mas a historicidade das mesmas é secundária, senão para contextualizá-las, também porque as preocupações de tais trabalhos são diferentes dos outros.

Então qual a saída para haja um equilíbrio? Para que haja um estudo preocupado com a materialidade da estação, ou qualquer outra estrutura ferroviária, que aprofunde a compreensão de sua história no sentido mais amplo possível e ainda preocupe-se em chamar a atenção para sua preservação, conservação e possíveis formas de se reutilizar aqueles espaços que estejam em desuso?

Talvez dizer que exista uma resposta para essa questão não seja o mais apropriado, e sim dizer que talvez haja um caminho a seguir que pode ser frutífero nesse sentido. Trata-se da análise desses objetos, desse patrimônio, sob a ótica da arqueologia industrial.

6.2. Arqueologia industrial: possível caminho para a análise do patrimônio industrial.

Definir a arqueologia industrial como disciplina não é tarefa fácil devido à sua ampla atuação junto ao patrimônio industrial, sendo esse definido atualmente como *os vestígios da cultura industrial que são de valor histórico, tecnológico, social, arquitetônico ou científico. Estes vestígios englobam edifícios e maquinaria, oficinas, fábricas, minas e locais de tratamento e de refinação, entrepostos e armazéns, centros de produção, de transmissão e de utilização de energia, estruturas e infra-estruturas de transporte, assim como os locais utilizados para atividades sociais relacionadas com a indústria (habitações, locais de culto ou de educação).*²⁴⁷

Hoje, após séries de longos debates pode-se dizer que as preocupações daqueles que a praticam e estudam são, em linhas gerais, descobrir, registrar, investigar, analisar e estudar, por meio de um *método interdisciplinar (...) todos os vestígios, materiais e imateriais, os documentos, os artefatos, a estratigrafia e as estruturas, as implantações humanas e as paisagens naturais e urbanas, criadas para ou pelos processos industriais*”, utilizando para tal “*os métodos de investigação mais apropriados para aumentar a compreensão do passado e do presente industrial.*”²⁴⁸

O referencial cronológico para os estudos é a formação a sociedade industrial-capitalista, porém esse é um limite flexível, tendo em vista que a industrialização se

²⁴⁷ Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial. Tradução de José Lopes Cordeiro, 2004.

²⁴⁸ Carta de Nizhny Tagil para o Patrimônio Industrial. Tradução de José Lopes Cordeiro, 2004.

processou de formas diferentes em diferentes lugares.²⁴⁹ Como consta na carta de Nizhny Tagil, *o período histórico de maior relevo para este estudo estende-se desde os 07*

*inícios da revolução industrial, a partir da segunda metade do século XVIII até aos nossos dias, sem negligenciar as suas raízes pré e proto-industriais.*²⁵⁰

Outra preocupação do arqueólogo industrial é o trabalho com a preservação desse património, na reutilização de edifícios, maquinário e outros artefatos industriais, apresenta-los em museus, operar ferrovias preservadas, bem como procedimentos administrativos de conservação e aspectos do estudo da história econômica e da história da tecnologia.

Como se pode ver, o campo de atuação de um arqueólogo industrial é vasto e as respostas para os questionamentos sobre seu objeto de estudo exigem um conhecimento interdisciplinar. Interdisciplinaridade esta que, como se verá adiante esteve desde o início presente nas pesquisas e na preservação do património industrial.

Apesar de utilizar conhecimentos de várias áreas a arqueologia industrial tem como procedimento de análise o método arqueológico – que inclui a prospecção, escavação, documentação, classificação e análise do registro.

Além disso, outra característica é a flexibilidade dada ao pesquisador no que se refere á documentação. Nesse sentido, pluralidade é a palavra de ordem, pois a arqueologia industrial recorre a fontes diversas para complementar a análise da cultura material que lhe é objeto de estudo.

²⁴⁹ Cf. KÜHL, 1998; MENEGUELO & RUBINO, 2004; CORDEIRO, 2004.

²⁵⁰ Carta de Nizhny Tagil para o Património Industrial. Tradução de José Lopes Cordeiro, 2004.

6.2.1. Reflexões sobre a trajetória da disciplina

A arqueologia industrial ganha força a partir da segunda metade do século XX e seus primeiros trabalhos foram desenvolvidos na Inglaterra. Porém, muito antes já havia existido interesse pela proteção dos remanescentes industriais, que em geral foi disperso e buscou valorizar diferentes aspectos da industrialização e pareciam atuar de formas diferentes adequando-se às necessidades locais, sobretudo no continente europeu.

Os primeiros passos da arqueologia industrial na busca por uma maior valorização do patrimônio industrial foram dados na década de 1950, porém, foi apenas a partir da década de 1960 que a disciplina começou receber contornos mais precisos no que se refere à sua constituição como disciplina.

Um dos primeiros movimentos de demonstração de interesse no patrimônio industrial localiza-se na França no final do século XVIII. Para proteger elementos importantes do “vandalismo revolucionário” durante a revolução francesa elaborou-se um inventário dos bens a serem preservados para a nação e dentre as diferentes categorias a serem “tombadas” pela Comissão dos Monumentos estavam incluídas “máquinas e outros objetos relativos às artes mecânicas e às ciências”. (CHOAY, 2001: 99-100, nota de rodapé nº. 12) Para Vichnewski (2004: 19) “esse passo foi importante no sentido de qualificar essa categoria como um bem histórico, que contribuiu para o surgimento, na cidade de Paris, do primeiro museu técnico do mundo, o *conservatoire des Arts et Métiers*, em 1794”.

“Em 1880, Arnold Toynbee proferiu uma conferência na Universidade de Oxford, na qual discutia os efeitos do processo de industrialização na Grã-Bretanha, que estava produzindo, como outros países da Europa, uma segunda revolução industrial, imprimindo

novas dimensões ao processo industrializador. Nesse contexto, surgiu um grande interesse pelo estudo das ciências e das técnicas, conduzindo à criação de museus relacionados ao tema. Dentre os museus criados no final do século XIX, para esse fim, destacaram-se o Museo de fábrica de de Saint-Etienne e o Museo Histórico de los tejidos, de Lyon”. (SANTACREU SOLER, 1992:13-14 *Apud* VICHNEWSKI, 2004: 20)

Mais tarde, em 1891, em Estocolmo, o sociólogo Arthur Hazelier criou o museu *Skansen*, considerado o primeiro museu ao ar livre do mundo, onde construiu edificações típicas da paisagem sueca que não podiam ser conservadas em seu espaço original. E ainda, o barão de Verneilh, na França, e Isaac Fletcher, na Grã-Bretanha, utilizaram no final do século XIX o termo arqueologia dentro do contexto da revolução industrial. (VICHNEWSKI 2004: 19-21)

Em Portugal, Francisco de Souza Viterbo (1845-1911), arqueólogo e escritor talvez tenha sido o primeiro estudioso a utilizar o termo arqueologia industrial, quando realizava estudos para um trabalho sobre preservação de moinhos em 1896, cujo título era “Arqueologia industrial portuguesa: os moinhos”.²⁵¹ Viterbo propunha que “antes que tudo se perca irremediavelmente, salvemos pela descrição e pela estampa o que ainda resta, dilacerado e partido, dos antigos documentos da laborosidade portuguesa”. (*Apud* GUEDES, 1999: 01)

Como se pode perceber, houve tentativas de demonstrar que o termo “arqueologia industrial” teve suas origens no final do século XIX, mas ele não obteve popularidade até meados de 1950 na Grã-Bretanha. (PALMER & NEAVERSON, 2000: 01)

²⁵¹ *In* O Arqueólogo Português, Vol II, n.º. 8 e 9, 1896. Cf. VICHNEWSKI 2004; GUEDES, 1999; MENDES, 1995; CORDEIRO, 1986, 2004; e TRINDER, 1992.

A Grã-Bretanha foi o primeiro país a encarar a necessidade de se proceder ao inventário do patrimônio industrial. Nesse país, os fundamentos da arqueologia industrial se encontram ligados a movimentos preservacionistas em meio ao processo de renovação urbana que surgiu após a Segunda Guerra Mundial. Para que se pudesse reconstruir a indústria britânica, seria necessário destruir importantes vestígios da chamada revolução industrial e de todo um patrimônio ambiental. Nesse período teria havido uma conscientização em relação ao tema e à história industrial, que passaria a ser vista como parte integrante do patrimônio cultural, havendo interesse, sobretudo, pela arquitetura industrial. Tal interesse buscava tanto valores históricos como estéticos e motivou profissionais de diversos campos a denunciar a situação, originando assim, um amplo movimento.

Nesse período, anos 50, o professor Donald Dudley, diretor do Extra-Mural Studies na Universidade de Birmingham, que depois veio a ser professor de Latin nessa mesma universidade, demonstrava profundo interesse pela arqueologia em função dos seus estudos em línguas clássicas. Para ele, segundo Hudson, não havia dúvidas quanto à beleza dos exemplares dos remanescentes industriais do século XIX em Birminham e Black Country, o que o fez sentir que os bens da indústria poderiam passar também por uma análise arqueológica. (HUDSON, 1981: 155)

Em 1955, Michael Rix, que trabalhava com a *Worker's Educational Association* (WEA) na University of Birmingham, chamou a atenção para a rápida transformação que vinha ocorrendo no distrito de Black Country, maior produtor de ferro e aço. (PALMER & NEAVERSON, 2000: 01) Em artigo intitulado 'Industrial archaeology' em seu livro *The amateur historian*, evidenciou a necessidade de se documentar e preservar os testemunhos da industrialização, muitos deles ameaçados de demolição:

Great Britain as birthplace of the Industrial Revolution is full of monuments left by this remarkable series of events. Any other country would have set up machinery for the scheduling and preservation of these memorials that symbolize the movement which is changing the face of globe, but we are so oblivious of our national heritage that apart from a few museum pieces, the majority of these landmarks are neglected or unwittingly destroyed. (RIX, 1955: 225 Apud PALMER & NEAVERTON, 2000: 01)

Diferentemente de historiadores da indústria Rix deu ênfase sobre o que se poderia aprender a partir dos resquícios físicos da industrialização. Como coloca Hudson (1981: 155) nem Rix nem Dudley possuíam experiência com engenharia, indústria ou tecnologia. Dudley era um “classicista” e Rix era um historiador da arquitetura. Para Hudson, “ambos na verdade eram humanistas, e era significativo, para desenvolvimentos subseqüentes, que o assunto [arqueologia industrial] tivesse sido originado em primeiro lugar como um ramo das humanidades, isto é, como um estudo primeiramente que se preocupava com as pessoas, e não com coisas”.

Simultaneamente surgiram as primeiras associações locais de arqueologia industrial, as quais desenvolveram as primeiras iniciativas de inventário dos sítios e monumentos industriais, beneficiando-se do importante apoio e estímulo do *Council of British Archaeology* (CBA), tendo este estabelecido então o respectivo sistema básico de registro de sítios industriais.

Em 1959, o CBA criou o um *Research Committee on Industrial Archaeology* (segundo PALMER & NEAVERTON, 2000: 01-02) ou *Industrial Archaeology Research Committee* (IARC) (segundo CORDEIRO, 2004: 02) com o objetivo de alargar esta nova área do setor da arqueologia à actividade que vinha desenvolvendo desde 1945. O CBA buscou discutir publicamente as recomendações a serem feitas ao governo nacional pedindo

pela formação de uma política nacional para o registro e proteção dos antigos resquícios industriais, (PALMER & NEAVERSON, 2000: 01-02) por meio de um Advisory Panel, como um sub-comitê do IARC, com o objetivo de desenvolver orientações para o inventário de sítios industriais e, aspecto não negligenciável, os necessários procedimentos para assegurar a sua classificação, quando esta se justificava. (CORDEIRO, 2004: 02)

Uma das primeiras manifestações públicas de grande repercussão ocorreu em 1962, quando se tentou impedir a demolição do *Euston arch*, um pórtico neoclássico do terminal londrino e significativo monumento dos primeiros tempos das ferrovias. Ele havia sido desenhado por Philip Hardwick para “ser uma entrada triunfante ao terminal ferroviário de Londres na estrada de ferro que se dirigia à Birmingham” (PALMER & NEAVERSON, 2000: 02) e, como Michael Rix colocou, “simbolizava o sentimento que os pioneiros dos primeiros caminhos de ferro tinham da força da locomotiva como transformadora mítica da atividade social”. (RIX *apud* CORDEIRO 2004: 03) Entretanto, apesar da importância dada ao monumento e da grande manifestação pública por parte de intelectuais, organizações e sociedades não foi possível impedir a derrubada dessa estação. Para alguns autores o caso da Estação Euston foi o maior exemplo do crescente interesse público pelos monumentos industriais, tornando-se referência em quase todas as obras de arqueologia industrial.

Segundo Buchanan, uma das razões para a popularidade da arqueologia industrial na Inglaterra é o fato de ela “oferecer alguma coisa a quase todo mundo. Ela se preocupou com o patrimônio em comum da população, com o passado compartilhado, e em particular com as fabulosas realizações dos dois últimos séculos”. Desse modo, Buchanan coloca a questão da preocupação das pessoas como cidadãs na defesa daquele patrimônio, assim como Cerda e Bonafé (1995: 94) colocam que “foi a intenção de se considerar o patrimônio industrial como parte do patrimônio cultural que motivou profissionais de diversos campos

alheios à arqueologia e à história, a denunciar a situação, originando assim, um amplo movimento popular cujos interesses, logicamente, eram antes de tudo cívicos.”

Salienta-se que o patrimônio industrial, como uma nova noção de patrimônio emerge então somente após profissionais de diversos campos a denunciar a situação de destruição do mesmo. Para Vichinewski “a definição de arqueologia industrial é correlata ao tema do patrimônio industrial, mas são questões diversas, que conheceram diferentes desenvolvimentos”.²⁵²

Ainda em 1959 o CBA realizou uma conferência que buscou evidenciar a necessidade de se proceder ao inventário do patrimônio industrial. Para Hudson, foi crucial o apoio dado e a seriedade com que o CBA encarou a arqueologia industrial nos seus primeiros anos, pois deu um tom mais oficial à discussão. (1981: 156)

Alguns anos mais tarde, em 1963, foi dado início a um programa de inventário sistemático desse patrimônio, o *Industrial Monuments Survey* (IMS), fundado junto ao CBA e ao *Ministry of Public Buildings and Works*. (PALMER & NEAVERSON, 2000: 02) Dirigido por Rex Wailes o IMS iniciou um índice básico de registros, conhecido como o *National Record of Industrial Monuments* (NRIM), que no período de dois anos obteve cerca de 30.000 fichas. A partir de 1965, o IMS ficou sob direção de R. A. Buchanan, no *Center for the Study of the History of Technology*, que veio a se tornar posteriormente a *Bath University*. (PALMER & NEAVERSON, 2000: 02)

²⁵² Nesse sentido, ao observar as cartas internacionais de preservação patrimonial é possível ter uma dimensão mais clara dessa situação. Em 1931, a Sociedade das nações produz o primeiro relatório relativo à proteção de monumentos, a chamada Carta de Atenas. Nela, como afirma Vichnevski, “é evidente a falta de sensibilidade para com as instalações industriais: *A conferência recomenda (...) a supressão de toda publicidade, de toda presença abusiva de postes ou fios telegráficos, de toda indústria ruidosa, mesmo de altas chaminés, na vizinhança ou na proximidade dos monumentos de arte ou de história.* Em 1962 Recomendação Relativa à Salvaguarda da Beleza e do Caráter das paisagens e dos sítios 1964 Carta de Veneza Década de 1970 1975 Assembléia Parlamentar do Conselho da Europa 1999 Assembléia Mundial do ICOMOS

Em 1968, foi construído o primeiro museu de arqueologia industrial na Grã-Bretanha, o *Ironbridge Museum*, que leva esse nome pelo elemento mais significativo presente em sua região industrial, uma ponte de ferro (*The Iron Bridge*) construída em 1779.

Na Inglaterra, juntamente com as instituições governamentais, várias associações locais trabalhavam na defesa do patrimônio industrial. Esse desenvolvimento da arqueologia industrial foi acompanhado de uma série de publicações de livros e do primeiro periódico a tratar da arqueologia industrial, o *Journal of Industrial Archaeology*, publicado a partir de 1964, auxiliado pela *The Newcomen Society*, fundada em 1920 para incentivar o estudo da história da engenharia e da tecnologia.

Séries de conferências na Universidade de Bath resultaram na fundação da *Association for Industrial Archaeology* (AIA) com L. T. C. Rolt como seu primeiro presidente. Os objetivos dessa organização era encorajar melhores padrões de registro, pesquisa, conservação e publicação bem como dar assistência e suporte a grupos de inspeção e pesquisa regionais e especializados envolvidos na preservação de monumentos industriais. A AIA lançou em 1976 o *Industrial Archaeology Review*, primeiramente publicado pela Oxford University Press e com publicação própria a partir de 1984, o único periódico inglês na disciplina. Os objetivos da AIA refletiram a dicotomia na arqueologia industrial entre a pesquisa e a preservação, o que talvez tenha impedido sua aceitação como disciplina acadêmica. Recentemente, entretanto, a associação tem desempenhado um grande papel influenciando a tendência nacional na arqueologia industrial, notoriamente por meio da publicação de um documento que explicita seu programa de ação intitulado *Industrial archaeology: working for the future* (Palmer 1991), o qual expressou os

objetivos da arqueologia industrial nos anos 1990 e ofereceu recomendações para seu implemento. (PALMER & NEAVERSON, 2000: 02)

Em 1978, por ocasião do III Congresso Internacional para a Conservação dos Monumentos Industriais²⁵³ em Estocolmo, foi criado o The international Committee for the Conservation of Industrial Heritage (TICCIH), é a organização internacional responsável por “promover preservação, conservação, investigação, documentação, pesquisa e interpretação do patrimônio industrial”.²⁵⁴

Apesar de os fundamentos da arqueologia industrial tal como se pratica hoje serem ingleses pode-se encontrar em diversos países ações importantes na defesa e estudo do patrimônio industrial.²⁵⁵

6.2.2. Definições para arqueologia industrial

Como se pode perceber, inicialmente o interesse no patrimônio industrial e a arqueologia industrial estiveram ligados à preservação. Os trabalhos preocuparam-se principalmente com as edificações, buscando registrá-las e inventariá-las.

Paralelamente a esses trabalhos de registro e inventário, como mostra Mendes, alguns autores começavam a chamar a atenção para o potencial histórico-cultural e econômico deste tipo de patrimônio. Além disso, “defendiam que aquele não só fazia parte integrante, aliás, de pleno direito, do patrimônio cultural, como deveria constituir o objeto

²⁵³ O primeiro foi realizado em 1973 em Ironbridge.

²⁵⁴ <http://www.mnactec.com/TICCIH/>

²⁵⁵ Cf. PALMER & NEAVERSON, 2000; ALFREY & PUTNAM, 1992 para exemplos de instituições de preservação do patrimônio industrial bem como exemplos de novos usos dados a estruturas desativadas.

de uma nova ciência, disciplina ou ramo de saber.” (MENDES, 2000:159 *Apud* VICHNEWSKI, 2004: 20-21)

O fato é que a urgência para salvaguardar aquele patrimônio determinou o desenvolvimento da arqueologia industrial pelo que se poderia chamar de uma via mais pragmática, de modo que a tentativa de construção desse novo ramo de saber na verdade parece mais uma tentativa de compreender e encaixar sob uma definição mais precisa o trabalho que se estava realizando. Entretanto, como coloca Cordeiro (2004:03), “apesar da notória expansão do interesse no patrimônio industrial bem como no desenvolvimento da arqueologia industrial na Grã-bretanha”, essa busca por uma delimitação mais precisa do campo de atuação da arqueologia industrial não se processou isenta de dificuldades. (2004: 03)

Essas dificuldades ficaram mais evidentes nas décadas de 1960 e 1970, pois nesse período surgem várias publicações sobre o tema, nas quais se pode encontrar um pequeno balanço do que havia sido realizado até aquele momento e também definições do que os autores acreditavam que deveria ser a arqueologia industrial, quais seus objetos de estudo, que período deveria abarcar entre outras questões metodológicas e da prática industrial. De certa forma é possível afirmar que esse é o momento em que a arqueologia industrial buscava se estabelecer como disciplina autônoma.

Ao se fazer uma pequena análise de alguns desses textos é possível notar muitas características em comum, porém, é possível notar também algumas questões que causaram discórdia entre os estudiosos. Recentemente vários estudiosos tentam estabelecer consenso sobre algumas dessas questões (VICHINEWSKI: 2004; CORDEIRO: 2004, PALMER & NEAVERSON, 2000), entretanto, elas somente puderam ser “resolvidas” com o entendimento de que a arqueologia industrial é um campo de saber flexível.

Para tentar evidenciar melhor essas questões que causaram discordância, bem como evidenciar o posicionamento daqueles autores e tentar entender mais claramente qual o campo de atuação da arqueologia industrial, vale à pena passar rapidamente sobre algumas definições da disciplina. Antes, porém, dar-se-á evidência a duas características fundamentais da arqueologia industrial que por terem grande importância no desenvolvimento dessa pesquisa merecem ser destacadas: a pluralidade documental e a interdisciplinaridade.

A primeira refere-se à busca crescente por informações acerca do objeto de atenção e para tal faz uso do máximo de documentos disponíveis, das mais diferentes origens, sejam eles textuais, iconográfico e também relatos orais para compor a análise do objeto. Entretanto, uma ressalva dentre os teóricos da arqueologia industrial é de que a documentação textual bem como iconográfica deve ser complementar às evidências físicas e nunca como substituta, sob o perigo de o trabalho de arqueologia industrial tornar-se história social, da técnica, da arquitetura etc., mas ilustrada com algumas imagens. (CERDA E BONAFÉ, 1995: 94)

Quanto à interdisciplinaridade pode-se dizer que ela foi uma via de mão dupla. Ao patrimônio industrial, de um lado, a presença de pessoas de diversas áreas de atuação contribuiu muito para a salvaguarda de bens que estavam em vias de destruição, pois divulgou amplamente o interesse por aquele patrimônio, pela preservação da história e da memória que eles evocavam. Assim, muitas das pessoas envolvidas preocuparam-se em preservar um passado vivo para elas, independentemente de possuírem uma formação acadêmica que lhes habilitasse a trabalhar com esses monumentos/documentos. Para Buchanan, a arqueologia industrial surgiu como um estudo interdisciplinar, no qual as pessoas envolvidas esperavam encontrar um campo de investigação “útil e

recompensador”. (1982: 21) Para o autor, “desde o começo do crescimento do interesse na arqueologia industrial, o tema tem se beneficiado com o notável apelo interdisciplinar pelo qual homens e mulheres de preocupações profissionais as mais diversas encontraram um terreno em comum, cada um trazendo alguma especialidade que tem auxiliado a esclarecer o assunto”. (1982: 372) Deste modo, arquitetos, engenheiros, metalúrgicos, historiadores, geógrafos dentre outros profissionais interessados buscaram trazer suas especialidades para o auxílio à compreensão do passado industrial.

Para além do trabalho por parte de pessoas com algum grau de especialização Buchanan também chama a atenção para aqueles que “não possuíam nenhuma habilidade profissional específica”, que se “identificaram com aspectos do tema e fizeram valiosas contribuições para seu desenvolvimento”. (1982: 372) Barry Trinder (1992, 350), no entanto, assume uma posição neutra com relação à participação na disciplina dos chamados “amadores”, pois para ele o “interesse amador na arqueologia industrial não aumenta nem diminui seu status como disciplina”.

Se, por um lado, então, a interdisciplinaridade “inerente”, por assim dizer, contribuiu em termos preservacionistas, é possível perceber que ela foi também responsável pela demora em a arqueologia industrial ser aceita como um estudo acadêmico. Tendo em vista que grande parte dos trabalhos nos primeiros anos da arqueologia industrial esteve mais voltado à preservação e mais preocupado em descobrir e registrar os monumentos, sítios e artefatos industriais, como foi mostrado acima, chegou-se mesmo a questionar se a disciplina não passaria de um hobby, ou nada mais que uma tarefa agradável. (RAISTRICK, 1973)

Como Buchanan (1982: 373) coloca, podia ser que não fosse desejável desenvolver tal unidade disciplinar e que a arqueologia industrial mantivesse o status de trabalho

amador ou “hobby”, já que nos vinte anos que passaram até a escrita de seu livro, a disciplina tinha ido muito bem sem a presença de profissionais, exceto por alguns casos. Entretanto, o autor considerou difícil sustentar a harmonia que unia os praticantes da arqueologia industrial sem que houvesse um núcleo disciplinar específico ao tema e que colocasse questões tendo em vista uma análise crítica. Para ele, “sem um núcleo dessa natureza o tema nunca será levado a sério como um estudo acadêmico”.

Na tentativa de construir o núcleo mencionado por Buchann, vários pesquisadores lançaram suas próprias definições sobre a arqueologia industrial, como foi dito acima, especialmente nas décadas de 60 e 70. É preciso lembrar, porém, que a construção desse núcleo passou antes pela pergunta: o que preservar?

Tão logo o interesse pela arqueologia industrial foi despertado na Inglaterra, não se tinha claramente uma definição do que se deveria ser preservado. Pouco antes da conferência organizada pelo CBA em 1959, mencionada acima, essa instituição havia preparado um *handbook of industrial archaeology*, cujo propósito seria auxiliar na resposta da questão sobre o que se poderia chamar de um monumento industrial. Essa pergunta vinha sendo feita com grande urgência pela *Inspectorate of Ancient Monuments at the Ministry of Works*, de modo que eles aceitaram como definição o seguinte:

Um monumento industrial é qualquer edificação ou outra estrutura permanente, especialmente do período da revolução industrial que, sozinha ou associada à instalação primária para equipamento, ilustra o começo e desenvolvimento dos processos industriais e técnicos, incluindo os meios de comunicação. (KÜHL, 1998: 222; HUDSON, 1963: 18; RAISTRICK, 1973: 02)

Segundo Raistrick essa definição foi comumente aceita inicialmente, apenas com pequenas alterações nas palavras, mantendo sem variação a frase “*especialmente do*

período da revolução industrial”, (RAISTRICK 02) como se pode perceber pela própria definição do CBA, a partir da criação do *Research Committee on Industrial Archaeology*:

(...) qualquer edificação ou estrutura permanente – especialmente do período da revolução industrial – que, sozinha ou associada à maquinaria ou equipamento, ilustra ou é significativamente associada ao começo e evolução de processos industriais e técnicos. Isso pode referir-se tanto à produção quanto aos meios de comunicação. (HUDSON, 1963: 19; KÜHL, 1998: 222)

O primeiro livro a ser publicado sobre arqueologia industrial foi *Industrial archaeology: an introduction*, de Keneth Hudson, em 1963. Nele a definição de Hudson (1963: 21) sobre a disciplina é feita de maneira sucinta, como “a descoberta, registro e estudo dos resíduos físicos de indústrias e meios de comunicação do passado”. Hudson, para além da definição do CBA, procura explorar outras épocas, e não apenas os períodos da revolução industrial.

Em outra definição sobre a arqueologia industrial, de Micheal Rix, quando lançou um livro sobre o assunto, em 1967, colocava a disciplina como “registro, preservação de casos selecionados a interpretação de sítios e estruturas de atividade industrial recente, particularmente os monumentos da revolução industrial.” (RAISTRICK, 1973: 02-03).

Arthur Raistrick (1973) retoma as idéias de Hudson e define como uma investigação da indústria dos tempos pré-romanos até o presente, utilizando muitas das técnicas da arqueologia. Angus Buchanan (1982: 22-23) também faz uma definição, porém, dá ênfase às questões práticas como justificativa:

“Arqueologia industrial é um campo de estudo relacionado com a pesquisa, levantamento, registro e, em alguns casos, com a preservação de monumentos industriais. Visa, além disso, avaliar a significância desses monumentos no contexto da história social e

tecnológica. Para os propósitos dessa definição, um ‘monumento industrial’ é qualquer relíquia de uma fase obsoleta de uma indústria ou sistema de transporte, abarcando desde uma pedreira de sílex neolítica até uma aeronave ou computador que se tornaram recentemente obsoletos. Na prática, entretanto, é útil restringir a atenção a monumentos dos últimos duzentos anos, aproximadamente, tanto porque períodos anteriores são tratados por métodos mais convencionais da arqueologia e da história, quanto pela grande massa de material datando do começo da Revolução Industrial.”

Rix, Hudson, Raistrick e Buchanan são grandes representantes da arqueologia industrial inglesa e tiveram importante papel no assentamento das bases da disciplina bem como na sua difusão. Percebe-se por meio dos excertos acima dos textos escritos por esses autores que três pontos são constantemente enfatizados: o que seria a tarefa da disciplina, quais seriam seus objetos de pesquisa e que período deveriam os arqueólogos industriais dedicar atenção.

O interesse na arqueologia industrial na França deu-se um pouco mais tarde e lá se encontram também alguns autores que contribuíram muito na busca por sua definição. Como mostra Kühl, Maurice Daumas assim trata a arqueologia industrial:

“A arqueologia industrial, que não deve ignorar nada do que ensina a história tradicional, tem por objeto principal a pesquisa e o estudo dos sítios onde se desenrolaram esses tipos de atividade, e os testemunhos artificiais, os artefatos, que aí permanecem. Mas trata-se do primeiro passo da nossa nova disciplina. A pesquisa e a observação permitem identificar o que ainda não foi destruído, determinar a sua historicidade, apreciar seu

interesse, provocar sua salvaguarda. Pois é nisso, sem dúvida, que convém reconhecer o objetivo primordial da arqueologia industrial”.²⁵⁶ (*apud* KÜHL, 1998: 224)

Jean-Yves Andrieux, por sua vez, assim definiu arqueologia industrial, sem impôr limites cronológicos: “A arqueologia industrial é atividade científica que tem por objeto esclarecer um corpus coerente de elementos reunidos sob o vocábulo patrimônio industrial”. O autor “especificou que o conceito de patrimônio industrial está associado á busca de dados em fontes escritas familiares à história e ao trabalho de campo, provindo da arqueologia, aplicando-se a todos os tipos de atividade industrial do passado da humanidade”.²⁵⁷ (*apud* KÜHL, 1998: 224)

Como mostram Palmer e Neaverson (2000: 01) amadores, diversos museus públicos e privados, sociedades de preservação de ferrovias, grupos de restauração de canais, acadêmicos de várias disciplinas, arqueólogos de profissão e arquitetos, preocupados com o registro de edificações históricas, passaram a chamar a si mesmos de “arqueólogos industriais”. Essa diversidade de interesses resultou em um debate contínuo sobre qual deveria ser o propósito da disciplina. Percebe-se nos debates que a busca por definir mais precisamente arqueologia industrial fez com que ela viesse a significar diferentes coisas a diferentes pessoas, ainda que em um período relativamente curto de existência. (PALMER & NEAVERSON, 2000: 01; TRINDER, 1992 349)

De um lado isso pode ser encarado de forma positiva, uma vez que amplia o leque de ações em torno do patrimônio industrial, tanto no que se refere à sua defesa e preservação quanto às pesquisas desenvolvidas para entender de maneira mais profunda o passado industrial. Entretanto, de outro lado, as diferentes formas de apropriação do tema e

²⁵⁶ DAUMAS, Maurice. *L'archéologie Industrielle em France*. Paris: Laffont: 1980. P. 428

²⁵⁷ ANDRIEUX, Jean-Yves. *Lê patrimoine Industrielle, (Que sais-je?)* Paris: PUF, 1992. P. 03

da própria disciplina parecem em princípio ter feito dela uma grande “saco de gatos”, no qual se poderia classificar qualquer atuação com aqueles bens, sejam edificações ou artefatos, como arqueologia industrial.

Já em 1963 Hudson (1963:17-21) chamava a atenção para essa situação, quando fez uma breve apreciação sobre algumas conferências e cursos ministrados sob o título de arqueologia industrial. Por exemplo: na Liverpool University, em 1962, ministrou-se um curso que visava estudar “os primeiros dias da industrialização focalizando seu maquinário, edifícios, as moradias dos trabalhadores, e assim por diante”. Para o autor, se a palavra “processo” fosse adicionada, seria praticamente uma paráfrase de cursos proferidos por ele no departamento de “extensão” no King’s College, Newcastle-upon-Tyne, no final dos anos 1930 e entre 1946 e 1949, sob o título mais genérico de “Industrial development of Tyneside”. Seriviria também para descrever um grande número de cursos dados no Worker’s Educational Association, e em cursos em muitas partes do país sob um título genérico de “Industrial History”, que, entretanto, foram modificados para arqueologia industrial.

Entretanto, Hudson, anos depois viria a identificar alguns dos grupos praticavam arqueologia industrial, grupos esses que começaram a se definir já nos anos 60: 1) pessoas interessadas em voltar as pesquisas à história local; 2) pessoas cujo interesse assentava-se sobre a história social; 3) pesquisadores preocupados com as questões de arquitetura, seja em termos estéticos ou funcionais; 4) Casas comerciais e indústrias, muitas das quais são proprietárias de matérias que os arqueólogos industriais estão ansiosos por estudar e preservar; 5) pessoas que se preocupavam especialmente com a história da tecnologia.

O autor aponta para um paradoxo nesse sentido. Se por um lado ele havia apontado que o nome da disciplina foi rapidamente adotado para descrever quaisquer tipos de ações

em relação ao patrimônio industrial e sua história, de outro lado os praticantes sentiram considerável relutância em descrever a si mesmos com arqueólogos industriais: seria porque o termo “arqueologia industrial” é simplesmente muito longo e incômodo para ser usado confortavelmente ou é, de forma paradoxal, por que as pessoas encontram na arqueologia industrial uma atividade prazerosa, mas não conseguem pensarem-se como arqueólogos? (HUDSON, 1981: 157)

Como mencionado acima, a interdisciplinaridade se constituiu na história da arqueologia industrial uma via de mão dupla. De certa forma, ela foi inerente à formação da disciplina, contribuindo muito para sua popularização, mas também repercutiu de forma negativa, pois dificultou a construção de um patamar mínimo da disciplina. Tais dificuldades advêm também do próprio desenvolvimento da disciplina, por ter uma origem, por assim dizer, mais pragmática – preservação. Não que uma origem dita acadêmica daria um corpus coerente à disciplina, mas o pragmatismo inicial parece ter sido o responsável pela prática junto aos objetos anterior à reflexão sobre os mesmos.

Apesar de essa reflexão parecer possuir uma conotação negativa, creio que esses questionamentos são fundamentais, pois são indícios das fronteiras e limitações próprios da disciplina.

A entrada nessa área implica necessariamente uma série de questionamentos, inclusive quanto à autonomia da disciplina em relação às outras: por um lado, o denominador comum da arqueologia industrial com as outras disciplinas é o patrimônio industrial na acepção mais abrangente do termo, mas qual é diferencial da arqueologia industrial em relação aos trabalhos realizados nessas outras áreas? Apenas por ser interdisciplinar uma pesquisa com objetos provenientes da indústria torna-se uma pesquisa em arqueologia industrial? Assim, o que define uma pesquisa como sendo de arqueologia

industrial? Os objetos de análise ou a metodologia? Por sinal o que diferencia a metodologia da arqueologia industrial das outras histórias contadas sobre os mesmos objetos de pesquisa? Qual o diferencial da disciplina? Em muitos casos pode-se notar semelhanças entre pesquisas que se denominam de maneiras variadas, seja como história da técnica, arqueologia industrial, arqueologia da arquitetura etc., e seja nos métodos ou nos objetos de estudo.

Raistrick, por exemplo, afirmava que o trabalho da arqueologia industrial, quando coordenado apropriadamente, é valioso, mas que também questionava quanto dele é nada mais que ilustração a ser adicionada à história social ou da arquitetura? Qual parte essencial merece a distinção de uma nova denominação e dá à arqueologia industrial tal significância a ponto de ela poder reivindicar um tema próprio? Onde o arqueólogo industrial, pela medição, pelas fotografias, pelo registro, difere de um historiador social ou estudante da arquitetura? Para esse autor a arqueologia industrial claramente vai de encontro e reivindica a assistência de um amplo e já bem estabelecidos assuntos. E pode-se, mesmo chegar a afirmar que sua função é a mera coordenação de resultados de trabalhos já realizados e muitas disciplinas já estabelecidas. “Se não é nada mais do que isso, ainda assim existe um lugar para ela, e uma razão para sua continuidade, mas deve-se questionar se há algum propósito mais específico para sua atividade.” (RAISTRICK,1973: 03-09)

Os praticantes da arqueologia industrial ao buscarem saber quais contribuições específicas ela poderia trazer ao melhor entendimento do passado industrial tinham como objetivo principal fazer dela uma disciplina autônoma, com definições mais coerentes e precisas. Entretanto, essa dúvida para com a especificidade de suas contribuições foi uma das várias críticas feitas à disciplina. Por exemplo, é possível encontrar já nas definições, citadas acima, discordâncias que levam ao questionamento sobre se a arqueologia industrial

se constituiria uma disciplina temática ou não. Assim a pergunta que surge é deveria a arqueologia industrial comprometer-se a estudar o período que se inicia com a chamada revolução industrial ou deveria ela contemplar outros períodos da história e evidenciar o passado industrial em geral sendo, assim, temática?

Essa pergunta suscita a discussão acerca das delimitações cronológicas sugeridas pelos autores como as mais significativas ao estudo do patrimônio industrial, como se percebe pelos excertos acima. Como se viu acima, de um lado, Raistrick e Hudson colocam referenciais cronológicos amplos na medida em que afirma que o que deve ser estudado é o passado industrial, em geral. De outro lado, Buchanan coloca como referencial cronológico para os estudos da disciplina a revolução industrial. E como uma terceira via, que em certo sentido une as duas anteriores, Rix que não deixa de lado as pesquisas em relação à outros períodos, ainda que se devesse privilegiar “especialmente” o período da revolução industrial.

Para Kühl, na Inglaterra era justificado que essas primeiras definições de monumento industrial fossem voltadas principalmente para os resquícios da chamada revolução industrial em virtude de sua importância e conseqüências locais bem como para o resto do mundo. O crescente risco de destruição que corriam esses bens fazia com fosse “de certa forma natural que o ponto de partida para a conservação dos monumentos industriais fosse aquele”. (KÜHL, 1998: 222)

Em contrapartida, como coloca a autora, vários autores passaram a fazer “restrições quanto à limitação do período de estudos à revolução industrial, pela existência de atividades industriais anteriores a essa época que a definição ignorava ou excluía. Muitos estudiosos passaram a operar com essa mesma proposição, suprimindo a demarcação cronológica, ‘especialmente do período da Revolução Industrial’. As atividades industriais

eram entendidas como a exploração de matérias-primas naturais e sua transformação para serem usadas pelo homem, com um tipo de organização e escala que não poderiam ser consideradas artesanato. No entanto, todos esses conceitos, revolução industrial, indústria, artesanato, não têm definição precisa, não havendo consenso entre os especialistas.” (KÜHL, 1998: 222)

Para Barrie Trinder (1992: 350) a resposta à questão, sobre se a arqueologia industrial deve ser temática ou não, é pragmática e deve levar em conta o objetivo de quem a pratica. Para ele, na maior parte das vezes deve-se aceitar que o estudo da arqueologia industrial enfoque a revolução industrial britânica do século XVIII, que pode ser tomado como núcleo ou ponto de partida do estudo. Tal decisão é legítima, mas deve levar em conta o valor de estudos que perpassam outros séculos desde a pré-história até o presente, ainda que seja preferível deixar tais estudos ao que poderia se chamar de história da tecnologia.

A idéia corrente recentemente é de que a arqueologia deve privilegiar o período da revolução industrial²⁵⁸ não como uma data precisa a ser seguida, mas porque a industrialização a partir daquele momento representou uma transformação nas organizações social e econômica que tiveram como base a tecnologia e os recursos específicos daquele tempo. (CORDEIRO, 2004; PALMER & NEAVERTON, 2000; TRINDER, 1992) Como salienta Salvador Forner, “a indústria não é mais do que um complemento produtivo de estruturas econômicas cuja lógica responde a relações sociais de produção completamente

²⁵⁸ Esse debate levou pesquisadores a questionar mais uma vez o termo arqueologia industrial para criticar os referenciais adotados. Para Beatriz Valladão Thiesen, embora “rótulos a agradem” caso eles sirvam para “situar e explicitar um ponto de vista teórico e, a partir disto, lançar mão de conceitos e metodologias pertinentes e operacionais em relação a uma problemática específica” ele têm sua importância e nesse sentido a autora “prefere” designar o campo da arqueologia industrial como “*arqueologia da industrialização*”. In <http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=161> Cordeiro (2004) discute a questão desses termos ao tratar do referencial cronológico adotado pelos arqueólogos industriais.

diferentes às das modernas sociedades industriais. Nestas últimas, pelo contrário, a indústria converte-se no próprio fundamento de um modo de produção, o capitalista, cuja lógica e conseqüências econômicas se estenderão aos sectores não industriais e inclusivamente às sociedades não industrializadas”.²⁵⁹ (*apud* CORDEIRO, 2004: 06)

Recentemente, então, tem-se como referencial de estudo a sociedade industrial-capitalista, porém esse é um limite flexível, tendo em vista que a industrialização se processou de formas diferentes em diferentes lugares. Para Cordeiro (2004: 05), nesse sentido, a definição dada por Marilyn Palmer (1990: 281) à arqueologia industrial como “o estudo de um período abrangendo os testemunhos físicos do desenvolvimento social, econômico e tecnológico do período que se iniciou com a industrialização” encerrava a discussão sobre se a arqueologia industrial era ou não uma disciplina temática e representava “uma tentativa de identificá-la com um período que representou uma ruptura nítida na evolução da humanidade”.

Para Palmer e Neaverson (2000: 01) as discussões favoreceram a definição de arqueologia industrial como o estudo sistemático de estruturas e artefatos como meio de ampliar o entendimento sobre o passado industrial. Com base nessa definição é que o tema tem atingido um *status* profissional respeitável não apenas na Grã-Bretanha, mas mundo afora. Cordeiro (2004: 05) considera que, para além das questões práticas, as definições mais recentes de arqueologia industrial representam um maior entendimento teórico da disciplina, “nomeadamente quanto a uma definição mais precisa de seu conteúdo e de seus objetivos”.

Essa dita “definição mais precisa” parece ser um alargamento cada vez maior das responsabilidades da disciplina por meio de definições mais abrangentes e gerais. Isso, por

²⁵⁹ (FORNER, Salvador Patrimonio recente y patrimonio industrial. *Canelobre*: Alacant, 1989. P.22.

um lado, amplia as possibilidades de atuação, mas, por outro lado, acaba por dificultar sua maior aceitação acadêmica, especialmente no que se refere à sua inserção no panorama da arqueologia em geral.

Deste modo, da mesma forma que existe arqueologia pré-histórica, clássica, medieval, pós-medieval, a arqueologia industrial seria a arqueologia responsável por se dedicar a estudar “um novo período histórico inaugurado pela revolução industrial.” (CORDEIRO 2004: 06)

Para Carandini, a arqueologia industrial deve ser encarada “como a arqueologia das sociedades que conheceram e conhecem a revolução industrial e a industrialização capitalista”. Esse autor salienta que a “indefinição indeterminada desta disciplina chocaria com a disposição disciplinar das outras arqueologias, inauguraria uma perigosa orientação diacrônica (...) e por último, permitiria a sua identificação com um único sistema de produção, como uma série de técnicas, o que provocaria uma ruptura entre este campo de investigação e a ciência histórica”.²⁶⁰ (*apud* CORDEIRO 2004: 06)

A dificuldade para inserir a arqueologia industrial nesse panorama evidencia-se também pelas críticas à própria terminologia utilizada para designar os trabalhos junto ao patrimônio industrial, ao unir os termos “arqueologia” e “indústria”, é imprópria para designar o que se faz na disciplina.

Em 1967 Michael Rix evidenciou que a expressão arqueologia industrial havia sofrido críticas que a colocavam como uma contradição em termos. Entretanto, para esse autor, o uso era justificado, pois o importante, independentemente do termo que se utilizasse, era a urgência mensagem que a arqueologia industrial trazia. Deve-se pensar

²⁶⁰ CARANDINI, Andrea Carandini Archeologia e Cultura Materiale. Bari: De Donato, 1979. Editorial Mitre, 1984. P. 247.

sobre suas palavras tendo em mente que ele falava da Inglaterra e para a Inglaterra sobretudo, afinal, era lá que a chamada revolução industrial havia sido pioneira e produziu mais monumentos industriais que em qualquer lugar no mundo, “de fato, eles são tão lugares-comuns aqui que nós tendemos a subestimar seu valor e diminuir sua importância”.

²⁶¹ (*apud* RAISTRICK, 1973: 03)

Para Kühl, os problemas em aceitar a expressão “arqueologia industrial” são derivados também do fato de que mesmo esses termos, arqueologia e indústria, “por si, separadamente, não têm uma enunciação comumente aceita”.

Apesar disso, Neil Cossons, aponta o caráter multifacetado da questão e constata que a expressão arqueologia industrial dificilmente será suplantada: “os fatores que fornecem a motivação essencial para o disseminado interesse pela arqueologia industrial foram, portanto numerosos, abarcando não somente o registro dos indícios arqueológicos que os sítios possam conter mas também o desejo de preservar uma parte vital do patrimônio nacional. Além disso, surgiu um novo interesse pelos aspectos estéticos de artefatos industriais, um estímulo a mais para o entusiasmo pelos objetos mecânicos que sempre teve vários seguidores e, mais recentemente, a apreciação de alguns dos possíveis benefícios sociais que a conservação, por exemplo, de áreas residenciais industriais podem ter. A arqueologia industrial então se expandiu para um estudo de bases mais amplas, abrangendo mais do que as palavras ‘arqueologia’ e ‘industrial’ pareceriam implicar. Já é inconcebível que um outro termo, mais apropriado, venha a surgir para suplantá-lo”. ²⁶² (*Apud* KÜHL, 1998: 223)

²⁶¹ RIX, Michael. Industrial archaeology. Historical Association, 1967.

²⁶² COSSONS, Neil. The BP Book of industrial archaeology. London: David and Charles, 1978. Pp.18-19

A discussão em torno da questão sobre o uso do termo arqueologia industrial não é simplesmente um debate sobre como denominar uma prática de pesquisa. Essa questão aparentemente simples coloca também em discussão o próprio campo de atuação do arqueólogo industrial, sobre os referenciais que este deverá adotar bem como quais métodos ele deverá utilizar.

Essa dificuldade de identificação da arqueologia industrial como arqueologia parte tanto daqueles que atuam junto ao patrimônio industrial quanto de arqueólogos profissionais. Nesse sentido, há a dificuldade mencionada por Hudson (1981: 157), como foi colocado acima, de os próprios praticantes se pensarem como arqueólogos. Por outro lado, existem as críticas sobre a prática na arqueologia industrial do método que comumente se identifica com o trabalho arqueológico, as escavações. Para Annette Laumon, por exemplo, que foi conservadora do Museu da História do Ferro em Jarville, faz objeções próprio emprego da denominação arqueologia industrial, pois “as escavações se constituem uma exceção e não uma regra”.²⁶³ (*apud* KÜHL, 1998: 224)

Hudson, ao traçar a história da arqueologia na Grã-bretanha, evidencia diferentes formas de se praticar arqueologia naquele país. Nesse sentido, uma característica diferenciadora do arqueólogo industrial de outros arqueólogos que ele avalia é a prática individualizada do primeiro, já que as escavações são poucas, não necessitando de um grande número de pessoas para desenvolver a pesquisa.

Essa crítica entretanto, parece ser, senão infundada, proveniente daqueles que ainda possuem uma visão estreita quanto às práticas arqueológicas, identificando-as exclusivamente com a existência ou não de escavações. Segundo Zarankin (2002: 14. Nota

²⁶³ LAUMON, Annette. “Tribulations d’une Expression em France”. *In: L’Etude et la Mise en Valeur du patrimoine Industriel, 4ème Conférence Internationale*. Lyon-Grenoble, septembre 1981. Paris: CNRS, 1985. P. 109

3), “são visões rígidas e estreitas que consideram que a prática arqueológica só pode ser considerada como tal, se implica trabalhar com um passado distante e realizar escavações”, quadro que tem se modificado bastante nos últimos anos em direção a “posturas mais amplas”.

Como resultado dessa dificuldade de a arqueologia industrial ser considerada como um ramo da arqueologia em geral, segundo Palmer e Neaverson, tem-se que muitos dos praticantes da arqueologia industrial não recebem nenhum treinamento formal nas técnicas especializadas requeridas. (PALMER & NEAVERSON, 2000: 01) Por outro lado, Cerdá e Bonafé (1995: 94) lembram que “muitos poucos arqueólogos se preocuparam em trabalhar com a arqueologia industrial”, o que de certa forma evidencia a distância entre as disciplinas.

Para Cerdá e Bonafé (1995: 94), “a consideração da arqueologia industrial como arqueologia – ainda que cada vez mais aceita – dista todavia de ser uma realidade, confundindo-se muitas vezes registro arqueológico com patrimônio industrial e os objetivos daquela [arqueologia industrial] com a salvaguarda deste e com o estudo de suas características arquitetônicas e estéticas.”

Na verdade, em linhas gerais, a finalidade da arqueologia industrial em nada é diferente da tarefa da arqueologia em geral, como nada diferencia os objetivos desta e os da história. Entretanto, na prática isso não ocorreu salvo algumas exceções, como mostram Cerdá e Bonafé (1995: 94).

As relações entre as três disciplinas – arqueologia , arqueologia industrial e história – ficam mais próximas quando se pensa, como evidencia Torró, que o surgimento da arqueologia industrial, com a possibilidade de aplicação do método arqueológico à época contemporânea, evidenciou a inutilidade de diferenciar os objetivos da arqueologia e da

história, reafirmando a potencialidade da disciplina arqueológica independentemente do período histórico. (TORRÓ, 1995: 90)

É claro que não se pode negar, como colocam Palmer e Neaverson, que “muito do trabalho que foi realizado em arqueologia industrial foi antes de natureza descritiva do que analítica, concentrando-se mais nos resquícios físicos do passado por si mesmos do que como expressões da diligência humana”. Para Mathew Jonhson “a maior parte do trabalho nessa área se concentrou mais na elucidação arqueológica do desenvolvimento tecnológico do que nos parâmetros sociais e culturais.” (PALMER & NEAVERSON, 2000: 03)

Pode-se dizer, então, que a arqueologia industrial negligenciou a necessidade de um enquadramento teórico dos sítios e monumentos estudados e inventariados, numa crença equivocada, como coloca Grant, de que poderia fazer uma aproximação junto aos resquícios materiais da sociedade industrial sem uma estrutura específica em termos metodológicos, explicativos ou interpretativos.²⁶⁴ (*apud* PALMER & NEAVERSON, 2000: 03; *apud* CORDEIRO, 2004: 04).

Como colocam Palmer e Neaverson “a arqueologia industrial até aqui careceu de um programa de trabalhos de pesquisa mais amplo e raramente contribuiu para debates históricos mais amplos”. (PALMER & NEAVERSON, 2000: 03) Isso pode ter resultado no fato de que “em demasiadas ocasiões se denomina arqueologia industrial ao que nada mais é do que história da arquitetura ou da técnica, ou a qualquer outro estudo sobre algum aspecto da industrialização – mais próprias da história econômica – com a inserção de fotografias e/ou outras ilustrações”. (CERDÁ & BONAFÉ, 1995: 94)

²⁶⁴ GRANT, Eric G. “Industry: landscape and location”, in J. M. WAGSTAFF (Ed.), Landscape and Culture: geographical and archaeological perspectives. Oxford: Basil Blackwell, 1987. Pp. 96-118.

Em termos documentais a arqueologia industrial tem relação próxima à arqueologia, pois em ambas trabalham com o conceito de cultura material (PALMER & NEAVERTON, 2000), sendo esta entendida, de modo geral, como os resquícios materiais produzidos por sociedades e culturas do passado, podendo-se referir desde simples artefatos até estruturas complexas.

A pluralidade documental, que se mencionou anteriormente como uma característica fundamental da arqueologia industrial, também é privilegiada no que se costuma chamar de *arqueologia histórica*, disciplina correlata à arqueologia que trabalha com períodos em que a documentação escrita é encontrada com mais frequência. (ORSER, 1999)

Para Barrie Trinder (1992: 350), nesse sentido, o papel teórico da atividade arqueológica na sua relação com o estudo do passado por meio de diferentes documentos não é diferente daquele desempenhado no estudo da civilização romana, da Idade Média européia, da colonização da América, ou qualquer outro período em que subsistam evidências escritas. Para o autor, é conceitualmente impossível divorciar o conhecimento do passado industrial obtido com documentos escritos dos obtidos por meio de investigações arqueológicas.

Como já foi apontado acima, um possível motivo para o conteúdo excessivamente descritivo da arqueologia industrial em seus primeiros anos pode ter sido o pragmatismo inicial de seus praticantes. Porém, se por um lado, a arqueologia industrial não nasceu de uma inquietude da disciplina arqueológica por ampliar seus limites cronológicos e nem da ambição da história por aumentar suas fontes de conhecimento (CERDÁ & BONAFÉ, 1995: 94), por outro, a maior aceitação como área de estudo a partir da década de 1960, como foi dito acima, coincide com o período em que a arqueologia em geral estava tentando adotar uma postura mais teórica (PALMER & NEAVERTON, 2000: 03) e em que

a história passava por um debate sobre a ampliação de seus objetos, métodos e abordagens. Pode-se arriscar a dizer que nesse momento há o começo de maior aproximação entre as três, tanto em termos conceituais como práticos.

No que se refere à história tem-se na década de 1960 o movimento que se convencionou chamar de Nova História, fruto dos debates iniciados na França pela chamada primeira geração dos *Annales*, da qual ela consistia na terceira geração. Segundo Burke é difícil categorizar o movimento, pois ele se une “apenas naquilo a que se opõe” (BURKE: 1992: 09-10), os chamados paradigmas tradicionais da história, cujas origens remontam ao historicismo do século XIX.²⁶⁵ A partir do lançamento da revista dos *Annales* ampliou-se a noção de documento e na década de 1960 amplia-se ainda mais os objetos de estudo do historiador e as possibilidades de abordagens ao propor novas problemáticas à história.

À época Jacques Le Goff e Pierre Nora lançaram três volumes sobre essas mudanças nos paradigmas da história em termos teóricos e metodológicos abordando justamente os novos objetos, as novas abordagens e os novos métodos da história. Inclusive uma maior aproximação com o método arqueológico é apontada como um dos caminhos que a história poderia seguir. Em um desses volumes, *História: Novas Abordagens*, encontra-se o texto “Arqueologia” de Alain Schnapp. Nesse texto o autor evidencia as aproximações entre arqueólogos e historiadores no que se refere às inquietações disciplinares, às possibilidades que se abriam naquele momento para ambas as disciplinas, por meio dos dois movimentos intelectuais pelos quais passavam as disciplinas, a Nova História e a Nova Arqueologia.

²⁶⁵ No qual ganha vulto a idéia de que os documentos fundamentariam os fatos e neles estaria a verde histórica. Imbuídos do espírito positivista cresce a importância das histórias nacionais e em termos metodológicos buscava-se o conhecimento exato e preciso dos acontecimentos.

Schnapp (1988: 03) coloca que “sofrendo o influxo da diversidade das técnicas que os levam sempre mais longe, os arqueólogos sofrem ao mesmo tempo as inquietações que a nova história comunica aos historiadores: a história geográfica, a história a vida material, a história ecológica, todas com pontos de encontro, zonas de contato. A constituição de novos campos históricos não consiste apenas na abertura de novos caminhos, mas coloca novamente em causa os itinerários da história clássica (FURET, 1971). O encontro entre a história e a arqueologia moderna define-se também, na releitura das iconografias, no estudo dos conjuntos arquitetônicos considerados como meios sociológicos, na redefinição dos personagens e paisagens clássicos.”

O autor, no entanto, não deixa de apontar o reverso da questão. Se por um lado a história e a arqueologia se beneficiariam pela aproximação intelectual de seus métodos e saberes, resultando numa ampliação das possibilidades de análise por parte de ambas; por outro lado, como coloca Schnapp (1988: 03), “a complexidade dos métodos, o caráter minucioso das técnicas deixam sempre menos liberdade à passagem de um setor de pesquisa para outro”, em virtude sobretudo da crescente especialização de ambas as disciplinas.

Em termos documentais é nesse momento que a história começa a olhar com mais afinco para a cultura material. Artefatos, edificações e monumentos passam a ser objeto de estudo e fontes de informação em vários campos da disciplina.²⁶⁶

Na Inglaterra, como mostram Cerdá e Bonafé, havia nesse momento “um importante debate sobre a própria concepção de história inclusive sobre sua prática social” quanto a seu significado, seus objetivos, seu público e inclusive sobre quem deveria

²⁶⁶ Le Goff, nesse sentido, em um texto clássico nos estudos históricos (“documento/monumento” *In História e Memória*. Campinas: Unicamp, 2003.) evidencia com precisão o caráter documental dos monumentos.

participar dessa elaboração. E apesar de na Europa haver movimentos no sentido de ampliar a tipologia documental utilizada ainda se entendia naquele momento a história como sendo fruto dos documentos escritos.

A arqueologia “se empenhava em adquirir o status de disciplina, mas em momento algum se questionou a mudança no limites cronológicos dos períodos objetos de se estudo, de modo a permitir a inclusão da sociedade industrial”. Nesse sentido, para Cerda e Bonafé (1995: 94-95), “alguns setores defenderam a existência de uma arqueologia medieval, como primeira forma de transgressão”.

A dupla origem da arqueologia aproximava-a da história e da antropologia, mas freqüentemente ela era tida como uma disciplina auxiliar, como uma mera fornecedora de dados. De um lado, a arqueologia européia surgiu com a filologia, por meio da história, e seu papel de auxiliar da história foi o resultado de uma definição muito específica da história, como disciplina capaz de propor interpretações a partir de diferentes fontes, mas que seriam estudadas por técnicos, como paleógrafos a cargo dos manuscritos e arqueólogos a cargo dos objetos físicos em especial artefatos. De outro lado, a arqueologia americana surgiu como parte da antropologia, embora tenha sido, freqüentemente, interpretada como uma disciplina destinada a coligir dados a serem interpretados pelo antropólogo. (FUNARI, 1998: 07)

A ligação da arqueologia com a história começou a se processar de maneira mais profunda nos anos 50, com Gordon Childe teria uma primeira definição que tirava sua posição de “ciência auxiliar” da história: “A arqueologia é uma forma de história e não uma simples disciplina auxiliar. Os dados arqueológicos são documentos históricos por direito próprio e não meras abonações de textos escritos. Exatamente como qualquer outro historiador, um arqueólogo estuda procura reconstituir o processo pelo qual se criou o

mundo em que vivemos – e nós próprios, na medida em que somos criaturas do nosso tempo e do nosso ambiente social.” (CHILDE, 1950: 09)

De forma crescente a arqueologia assumiu uma orientação histórica e na prática, como coloca Funari (1998: 08), “a história e a antropologia convergem, pois arqueólogos e antropólogos consideram que se almeja por uma ciência uma fundamentação histórica, e os historiadores, por sua parte, reconhecem que a investigação antropológica e arqueológica tornou-se crucial para a história”.

Para Torro (1995 : 90), a relação da arqueologia com a história e aplicabilidade universal de suas técnicas contribuiu para pôr em crise a identificação da história com a documentação escrita, a romper a obsessiva fidelidade literal aos textos por parte do discurso histórico e ampliou os limites cronológicos de aplicação do método arqueológico. Ao mesmo tempo, houve um reconhecimento de que a história era um elemento fundamental para a interpretação arqueológica e que os arqueólogos deveriam utilizar em seus estudos a documentação escrita conjuntamente com seus artefatos, sendo estes tomados como cultura material.

A interpretação dos registros arqueológicos como cultura material ocorreu a partir dos anos 60 com o surgimento de novas correntes teóricas na arqueologia que buscaram mostrar “a necessidade de rompimento do empirismo [até então] dominante na disciplina”. (TORRÓ,1995: 91)

Um primeiro movimento nesse sentido foi a chamada *New Archaeology*. Com L.R. Binford, K.V. Flannery entre outros como “pioneiros” ela tentava considerar a cultura material como resultado de adaptações ao meio físico e social, aproximando a arqueologia da antropologia. Em 1968, D. L. Clarke afirmou que a arqueologia não era nem história nem antropologia, mas “uma recuperação, descrição sistemática e estudo da cultura

material do passado, e se baseava em associações e afinidades dos artefatos nos contextos arqueológicos, em diferentes níveis”. (TORRÓ, 1995: 92)

A Nova Arqueologia sofreu críticas dos próprios setores formados sob sua influência segundo torró. “Ian Hodder qualificou a dita corrente teórica de arqueologia processual, assinalando que ela considerava a cultura material como derivado passivo do comportamento humano” Para Hodder, “a relação entre comportamento e cultura material depende das ações dos indivíduos dentro de contextos culturais específicos” e seu “programa” propunha uma reaproximação com a história a partir de uma concepção mais semiótica da interpretação arqueológica, de modo que a cultura material se manifestaria em signos que poderiam ser lidos, interrogados a través da hermenêutica crítica. (TORRÓ, 1995: 93)

Pode-se perceber, então que, a história e a arqueologia, duas das disciplinas intimamente ligadas à arqueologia industrial buscavam ampliar suas bases teóricas e documentais. A arqueologia industrial, apesar de não ser fruto da tentativa de arqueologia ampliar seus limites cronológicos e nem da ambição da história por aumentar suas fontes de conhecimento, como dito acima, compartilhou aquele período em que se teve uma profunda reflexão sobre elas, quando também buscava assentar-se como disciplina autônoma e adquirir maior status acadêmico.

Talvez seja simples coincidência o fato de as três disciplinas passarem por um tipo de “revisionismo” em períodos semelhantes, embora se prefira pensar aqui em um processo de desenvolvimento sobre os modos de se narrar a história. A história não mais ficava dependente do texto, da “escravidão aos textos” como colocaram alguns, podendo utilizar-se da cultura material como base documental; a arqueologia começou a permitir-se o uso de documentos escritos no auxílio a suas pesquisas, não mais simplesmente descritivas, mas,

sobretudo, interpretativas; e a arqueologia industrial tentava desenvolver método próprio que conciliava práticas de ambas as anteriores, mas evidenciando as particularidades que ela poderia acrescentar às pesquisas envolvendo o passado industrial.

Para Torró (1995: 90) a “aparição da arqueologia industrial, com a possibilidade de aplicação do método arqueológico à época contemporânea, evidenciou a inutilidade de diferenciar os objetivos da arqueologia e da história, reafirmando a potencialidade da disciplina arqueológica com independência dos períodos históricos a que poderia ser aplicada”.

Em contrapartida, Angus Buchanan (1982: 375-377) coloca que a base histórica da arqueologia industrial é obscurecida justamente pelo uso da palavra “arqueologia”. A arqueologia industrial teria uma relação mais profunda com a história, pois para ele “o fato é que a arqueologia se preocupa com o passado, e o passado é por definição um campo da história. A contribuição específica que a arqueologia dá a esse campo de estudo [arqueologia industrial] é o exame e interpretação das evidências físicas.” Segundo o autor, a arqueologia industrial “é arqueológica porque sua preocupação primária é com a investigação dos resquícios físicos da industrialização, e o seu comprometimento com as evidências físicas a prende firmemente à uma aproximação arqueológica para estudos históricos”.

Entretanto, apesar dessa forte relação com a história, como sugeriram alguns teóricos como Buchanan, a arqueologia industrial não contribuiu para debates históricos mais amplos, como mencionado acima. Palmer e Neaverson questionam as práticas da arqueologia industrial nesse sentido e tentam apontar um caminho para a disciplina.

Para esses autores, a prática recente da arqueologia industrial concentra-se mais na “interpretação de sítios, estruturas e paisagem (landscape) do que em artefatos”, uma

evidente diferença para o arqueólogo que trabalha com arqueologia pré-histórica, por exemplo. Além disso, as várias aproximações junto à cultura material objetivam provir de meios para extrair o máximo de informações dos resquícios materiais através de observações junto à estrutura analisada. Porém, até o momento os arqueólogos industriais têm se contentado com uma análise funcional dos sítios e estruturas, ou dando-os um contexto econômico ou tecnológico. Nesse sentido, a necessidade de localizar o exemplo mais antigo de um processo específico, ou o mais completo sítio subsistente para o propósito de catalogar e listar levou inevitavelmente a uma aproximação que se concentra nos aspectos positivos do desenvolvimento humano e “por essa razão tem muito em comum com a escola processual da Nova Arqueologia”. (PALMER & NEAVERSON, 2000: 04)

Ao se ter em mente que nenhuma estrutura industrial é um monumento isolado, mas parte de uma rede em que se relacionam aos métodos os meios de produção dos mesmos, é importantíssimo o que Hodder (1986: 143), chama de completa e detalhada descrição do contexto bem como da rede de associações que pode ser inferidas para entender melhor os sítios e estruturas com os quais se está trabalhando, seu contexto social de produção e mesmo seu simbolismo social, como colocam Palmer e Neaverson (2000: 05).

Esses autores evidenciam, assim, a importância de um embasamento teórico para o arqueólogo industrial, pois é isso que permitirá compreender as questões sociais envolvidas na “criação” da cultura material, para o melhor entendimento de que “objetos e estruturas são mais o resultado de escolhas deliberadas do que de determinismo ambiental”, ainda que esse venha a influenciar muitas vezes aquele. (PALMER & NEAVERSON, 2000: 07)

Apesar de todas as divergências entre estudiosos e das insuficiências que a prática da arqueologia industrial conheceu e conhece, a disciplina tem recebido cada vez mais aceitação, pelo crescente aumento na qualidade das pesquisas e na sua atuação mais

coerente junto à preservação do patrimônio industrial. E, em certo sentido, ela vem se adquirindo uma aceitação profissional cada vez maior, mas ainda tem um grande caminho a percorrer.

Nas palavras de Palmer e Neaverson, “como em qualquer outro ramo da arqueologia, a evidência material coloca uma série de questões às quais o arqueólogo industrial é afortunado em estar apto a poder respondê-las a partir das evidências documentais. Porém muitas questões poderão não ser feitas a menos que haja um programa de trabalho teórico que englobe não apenas pontos funcionais ou tecnológicos, mas também aqueles preocupados, por exemplo, com as relações sociais e o significado simbólico das estruturas. Para ser aceita como um aspecto digno de crédito da arqueologia, a arqueologia industrial tem que adotar uma maior base teórica e tornar-se mais rica no processo. Ela será responsável não apenas por registrar o aparecimento de estruturas e artefatos do passado recente e por tentar colocá-los num contexto econômico e tecnológico, mas também por tentar explicar como eles indicam a mudança ou continuidade no comportamento humano. Nesse sentido, a arqueologia industrial terá uma contribuição para o entendimento do desenvolvimento da sociedade humana”. (PALMER & NEAVERSON, 2000: 08)

6.2.3 Arqueologia Industrial no Brasil

No Brasil, apesar dos esforços na preservação e estudo do patrimônio industrial, a prática arqueológica industrial ainda é incipiente. O trabalho junto ao patrimônio industrial brasileiro começou por volta da década de 1970. Segundo Vichnewski, “a primeira ocorrência de preservação e restauro de uma fábrica se deu no Estado de São Paulo, em Iperó, região de Sorocaba. Em setembro de 1964, foi tombado pelo SPHAN, hoje IPHAN,

o primeiro complexo funcionante para exploração e fabricação de ferro no Brasil – a Real Fábrica de Ferro São João do Ipanema – que esteve em atividade até o final do século XIX”.

No campo acadêmico o primeiro trabalho foi desenvolvido por Warren Dean, em 1976 – *A Fábrica São Luiz de Itu: um estudo de arqueologia industrial*²⁶⁷–, cujas referenciais eram publicações até então recentes na Europa, como os textos de Buchanan (1972), Pannel (1974), Bracergirdle (1973) e Fogel (1973).

Desde então foram desenvolvidos uma série de trabalhos na área da preservação, publicações e seminários voltados à questão da indústria no Brasil. E em 2003 “um pequeno mas ativo grupo fundou, nas dependências da Escola de Sociologia e Política, na cidade de São Paulo” o *Comitê Brasileiro de Preservação do Patrimônio Industrial*, composto por profissionais de diversas áreas e membros da comunidade. (MENEGUELLO & RUBINO, 2004: 01)

Em 2004 foi realizado o I Encontro em Patrimônio Industrial, realizado em Campinas nas dependências da Unicamp. Para Vichnewski (2004: 37), a filiação dessa entidade junto ao TICCIH fará com que haja ações mais contundentes para o estudo e preservação de nosso patrimônio industrial. Além disso, reunirá trabalhos importantes e articulará com maior institucional idade ações nos meios representativos da sociedade.

²⁶⁷ O autor descreve a trajetória da fábrica, evidencia o processo de industrialização, desenvolvendo questões referentes às relações sociais estabelecidas com sua presença na cidade, a tecnologia empregada e a construção da instalação, mostrando preocupação com a questão arquitetônica.

No meio acadêmico todos os trabalhos nos quais se podem encontrar alguma ligação com a arqueologia industrial são desenvolvidos em outras disciplinas, pois no país não existem programas acadêmicos na área²⁶⁸.

Destaca-se a dissertação de mestrado em história de Henrique Vichneski (2004) “As indústrias Matarazzo no interior paulista: arquitetura fabril e patrimônio industrial” como bom exemplo do trato com as questões teórico-metodológicas da arqueologia industrial. O autor, cuja formação é em arquitetura, se apóia em um dos instrumentos principais da disciplina arqueologia industrial, o inventário detalhado de um patrimônio industrial, para fazer o levantamento de 24 indústrias Matarazzo no Estado de São Paulo, que utilizavam como matéria-prima o algodão. Para tal levantamento, o autor utilizou-se de fotos antigas, informações de arquivos, jornais de época, mapas e plantas fabris, além de fazer viagens e visitas técnicas sistemáticas a todos os exemplares em 17 cidades, com a produção de um amplo levantamento visual dos exemplares estudados. O trabalho, além de apresentar conceitos básicos da arqueologia industrial e patrimônio industrial, classifica as indústrias dentro do padrão de industrialização entre 1920 a 1960 e faz uma análise arquitetônica e morfológica desses edifícios fabris. Dessa maneira o autor reconstrói historicamente universo fabril, com a finalidade de compreender, explicar e registrar pelo menos parte da industrialização ocorrida no interior do Estado de São Paulo.

Há também a tese de doutorado em arqueologia de Eliete Pythagoras Britto Maximino (1997) “Porto de Santos e o Portinho dos Piratas em retrospectiva: um estudo de arqueologia industrial”. Os métodos e objetivos da pesquisa de Maximino apóiam-se nas discussões sobre a própria arqueologia industrial, de modo que a autora parte das técnicas e

²⁶⁸ Mesmo internacionalmente são escassos os programas acadêmicos em arqueologia industrial. Destaca-se nesse sentido a iniciativa da Michigan Technological University nos Estados Unidos, pois desenvolve um programa de pós-graduação em Patrimônio e Arqueologia Industrial

da metodologia dessa disciplina para “resgatar as técnicas construtivas dos antigos portos de Santos – Valongo – e da Bertioga, através do seu Portinho dos Piratas”. No trabalho a autora busca também compreender a relação entre a cidade que cresceu devido à sua importância portuária e o desenvolvimento do porto que teve sua atividade ligada ao contrabando.

Um terceiro exemplo de trabalho que dialoga com a arqueologia industrial é a tese de doutorado em arqueologia de Dalmo Dippold Vilar (2003) “Arqueologia industrial e a evolução tecnológica do abastecimento de água na cidade de São Paulo: dos franciscanos a companhia Cantareira”. Nele o autor tenta “resgatar a evolução da longa cadeia tecnológica do abastecimento de água na cidade de São Paulo e o caminho percorrido desde o primeiro sistema de adução em 1744 até 1877, quando foi implantado um eficiente projeto de captação e distribuição de água, considerado, então, o melhor do país”. Apesar de o título sugerir uma introdução à disciplina isso não ocorre, pois dedica apenas duas páginas a discutir o tema. Assim, embora se denomine como arqueologia industrial o debate em torno da disciplina e da metodologia utilizada não é satisfatório.

Como foi dito anteriormente, as pesquisas no campo da arqueologia industrial ainda são incipientes no país. Talvez justamente pela escassez de trabalhos na área, as poucas produções, quando pelo menos dialogam com a disciplina, estimulam sua divulgação e chamam a atenção para a necessidade de se preservar o patrimônio industrial brasileiro.

7. Considerações finais

Desde o princípio, essa pesquisa objetivou contar uma história sobre a estação que tivesse na sua abordagem *pluralidade* como palavra-chave para seu desenvolvimento. Isso se refere ao trato com a documentação, à bibliografia utilizada, mas principalmente pelo fato de o objeto de estudo suscitar estratégias de análise tão plurais quanto as próprias questões que suscitava.

Essa pesquisa visou, em linhas gerais, tratar a estação como uma “porta de entrada” para o estudo de Campinas. A analogia, que deve ser entendida de forma simbólica e múltipla, não se refere apenas à sua presença física na cidade, mas às diversas possibilidades de estudo que se pode abordar a estação e a própria cidade.

Tal analogia se deve ao texto “Sete portas da Cidade” de Stella Bresciani (1991), no qual a autora estabelece uma “homologia entre as entradas de estudo” da cidade e as “entradas das antigas cidades muradas”. Assim, da mesma forma que as entradas das cidades “reais” eram construções, estas de “pedra”, as entradas de estudos, para as pesquisas, são “construções intelectuais” que “buscam dar conta de várias facetas da vida urbana”.²⁶⁹

Sua materialidade hoje posta quase como estorvo e pervertida de significado levou uma busca não por suas origens, mas por uma melhor compreensão das múltiplas relações que a estação havia estabelecido com a cidade ao longo dos anos por meio das diferentes significações que e conotações que a edificação ganhou no espaço urbano.

²⁶⁹ Frederick Thierry Palafoz (1998) em pequeno artigo também trabalha com a idéia de que as estações ferroviárias se constituíam portas de entrada para, no seu caso, estudar a história e a cultura no México.

Dessa forma, buscou-se compreender estação por meio de sua inserção na cidade tendo como enfoque as representações simbólicas acerca da mesma. Procurou-se também entender a historicidade da estação para compreender o simbolismo que ela adquiriu e como ele se transformou ao longo dos anos, desde sua implantação na cidade, passando por seu tombamento como patrimônio histórico e sua resignificação como centro cultural.

Além de apresentar uma interpretação sobre a estação de Campinas e sua relação com a cidade, procurou-se evidenciar, a partir da crítica sobre outras produções acerca do tema das ferrovias no Brasil, uma possibilidade de caminho a ser seguido, por meio da introdução à disciplina arqueologia industrial.

Entretanto, embora a pesquisa tenha sido extensa, muitas facetas da estação não puderam ser contempladas, especialmente porque os próprios objetivos do estudo não permitiam maior aprofundidade em diversas questões, o que acaba por denotar o quão rica é a edificação em termos de possibilidades de análise.

A estação bem como todo patrimônio industrial de Campinas são fontes inesgotáveis de conhecimentos que podem ser melhor compreendidos quando tomados a partir de uma perspectiva interdisciplinar, daí a importância de se incentivar cada vez mais pesquisas no campo da arqueologia industrial.

Em uma contribuição tanto para a preservação quanto para o estudo do patrimônio industrial essa disciplina pode ser tomada como possível caminho a uma prática patrimonial que vá além da catalogação e produza conhecimentos amplos e ao mesmo tempo profundos sobre as múltiplas questões que podem ser suscitadas.

8. Bibliografia

Livros

ALFREY, Judith & PUTNAM, Tim. 1992. The industrial heritage: managing resources and uses. London; New York: Routledge.

ALVES, Wilson Roberto. S/D Estações ferroviárias e rodoviárias. São Paulo : FAU.

ARANTES, Antônio. 1984. Produzindo o passado: estratégias de construção do patrimônio cultural. São Paulo: Brasiliense.

AZEVEDO, Fernando de. S/D Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo: Melhoramentos.

BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. 1996. Campinas: o despertar da modernidade. Campinas: CMU.

BARMAN, Christian Augustus. 1950. An introduction to railway architecture. London: Art and Technics.

BENEVOLO, Leonardo. 1989. História da arquitetura moderna. São Paulo: Perspectiva.

_____. 1994. Origens da urbanística moderna. Lisboa: Presença.

BENÉVOLO, Ademar. Introdução à História ferroviária no Brasil. Recife: Folha da manhã, 1976.

BOURDIEU, Pierre. 1998. O poder simbólico. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil.

BRANDÃO, Helena H. N. 2004. Introdução á análise do discurso. Campinas: UNICAMP.

BRESCIANI, M. Stella M. 1994. Imagens da cidade. São Paulo: ANPUH: Marco Zero.

- _____. 1982. Londres e Paris no século XIX: o espetáculo da pobreza. São Paulo: Brasiliense.
- BRITO, J. Nascimento. 1961. Meio século de estradas de ferro. Rio de Janeiro: S/E.
- BUCHANAN, R. A. 1982, c 1980. Industrial archeology in Britain. Harmondsworth: Penguin.
- CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. 1996. Momento de ruptura: as transformações no centro de Campinas na década de cinquenta. Campinas: CMU.
- CARR, Edward H. 1981 Que é história? Rio de Janeiro: Paz e Terra.
- CERTEAU, Michel de. 1994. A invenção do cotidiano. Petrópolis: Vozes.
- CHILDE, Gordon. 1950. Introdução à arqueologia. S/L: Publicações Europa-américa.
- CHOAY, Françoise. 2001. A alegoria do patrimônio. São Paulo: Estação Liberdade/ Unesp.
- COSTA, Cacilda Teixeira da. 1994. O sonho e a técnica: a arquitetura de ferro no Brasil. São Paulo: USP.
- COSTA, Emília Viotti da. 1979. Da monarquia à república: momentos decisivos. São Paulo: Ciências humana LTDA.
- CURY, Izabele. (org.) 1995. IPHAN: Cartas patrimoniais. Brasília: IPHAN.
- CYRINO, Fábio R. Pedro. 2004. Café, ferro e argila : a história da implantação e consolidação da San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua arquitetura. São Paulo: Landmark.
- DEBES, Célio. 1968. A caminho do Oeste: história da Cia. Paulista de estradas de ferro. São Paulo: S/E.
- DUNCAN, Julian Smith. 1932. Public and private operation of railways in Brazil. New York, AMS,
- ECO, Humberto. 2003. A estrutura ausente. São Paulo: Perspectiva.

- FONSECA, Maria C. L. 1997. O patrimônio em processo. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN.
- FURTADO, Fernando F. F. 1998. Trem e cinema: Buster Keaton on the railroad. São Paulo: Cone Sul.
- GLASSIE, Henry. 1999. Material Culture. Bloomington: Indianápolis: S/E.
- GONÇALVES, José R. 1996. A retórica da perda. Rio de Janeiro: UFRJ/IPHAN.
- GOULART, Edmo. 1983. Ruas da época imperial. Campinas: Maranata.
- GRAHAM, Richard. 1973. A Grã-Bretanha e o início da modernização no Brasil (1850-1914). São Paulo: Brasiliense.
- HARDMAN, Francisco F. 1988. Trem fantasma. São Paulo: Cia. Das Letras.
- HOBBSAWM, Eric J. 1996. A era do capital. (1848-1875) São Paulo: Paz e terra.
- HODDER, Ian. 1986. Reading the Past. Current approaches to interpretation in archaeology. Cambridge: Cambridge U.P.
- _____. 2004. Archaeological theory today. Cambridge: Polity.
- _____. 1999. The archaeological process: an introduction. Oxford: Blackwell.
- HUDSON, Kenneth. 1966. Industrial archaeology: an introduction. London: Baker.
- _____. 1967. Handbook for industrial archaeologists: a guide to fieldwork and research. London: John Baker.
- _____. 1976. The archaeology of industry. New York: Scribner.
- _____. 1979. World industrial archaeology. Cambridge [Eng.]; New York: Cambridge University Press.
- _____. 1981 A social history of archaeology: the british experience
- Instituto de Conservación Y Restauración de Bienes Culturales. 1992. Arquitectura y ciudad: seminario celebrado en melilla los día 12, 13 y 14 de diciembre de 1989. Madrid : Instituto de Conservación Y Restauración de Bienes Culturales.

- JENKINS, Keith. 2001. A história repensada. São Paulo: Contexto.
- JOHNSON, Matthew. 1999. Archaeological theory: an introduction. Oxford: Blackwell.
- JORDAN, R. Furneaux. 1985. História da Arquitetura no Ocidente. S/L: Verbo.
- KOSSOY, Boris. 2001. Fotografia e História. São Paulo: Ateliê editorial.
- _____. 2002. Realidades e ficções na trama fotográfica. São Paulo: Ateliê editorial.
- KÜHL, Beatriz M. 1998. Arquitetura do ferro e arquitetura ferroviária em São Paulo. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp: Secretaria da Cultura.
- LAPA, José Roberto do Amaral. 1996. A cidade: os cantos e os antros. São Paulo: EdUSP.
- LEMOS, Carlos. 1981. O que é patrimônio histórico? São Paulo: Brasiliense.
- LEONE, Mark P. (ed.) 1999. Historical Archaeologies of Capitalism. New York: Kluwer Academic.
- LIMA, Sandra Lúcia Lopes. 1986. O Oeste paulista e a República. São Paulo: Vértice.
- LIMA, Solange Ferraz de. & CARVALHO, Vânia carneiro de. 1997. Fotografia e cidade: da razão urbana à lógica de consumo – Álbuns de São Paulo (1887-1954). São Paulo: Fapesp- Mercado das letras.
- LOWENTAL, D. 1985. The past is a foreign country. Cambridge: Cambridge U.P.
- LOXTON, Howard. 1968. Railways. London: Paul Hamlyn.
- MAINGUENEAU, Dominique. 1989. Novas tendências em análise do discurso. Campinas: Pontes-UNICAMP.
- MAJOR, John Kenneth. 1975. Fieldwork in industrial archaeology. London: B. T. Batsford.
- MATOS, Odilon Nogueira de. 1974. Café e ferrovias. São Paulo: Alfa-Omega.
- MEEKS, Carroll Louis Vanderslice. [1964, c1956]. The railroad station: an architectural history. New Haven: Yale University Press.

- MILLIET, Sérgio. 1982. Roteiro do café e outros ensaios: contribuição para o estudo da história econômica e social do Brasil. São Paulo: Hucitec.
- NASCIMENTO, Terezinha A. Q. Ribeiro do. (et alli) 1999. Memórias da educação em Campinas. Campinas: UNICAMP.
- ORSER Jr., Charles E. 1999. Introducción a la Arqueología Histórica. Buenos Aires: Tridente.
- PALMER, Marilyn. & NEAVERSON, Peter. 2000. Industrial archeology: principles and practice. London: New York: Routledge.
- PANNELL, John Percival Masterman. 1974. The techniques of industrial archaeology. Newton Abbot: David and Charles.
- PESAVENTO, Sandra J. 1999. O imaginário da cidade. Porto Alegre: UFRGS.
- PETERS, Tom F. 1996. Building the 19th century. Cambridge, Massachusetts: The MIT press.
- PIAZZA, M.F.; BARRETO M. T. S.; SOUZA, S. R. S. 1982. A fábrica de pontas “Rita Maria”: um estudo de Arqueologia Industrial. Florianópolis: UFSC.
- PINTO, Adolpho Augusto. 1903. História da Viação Pública de S. Paulo. São Paulo: Vanorden.
- PROUS, André. 1992. Arqueologia Brasileira. Brasília: UNB.
- PUPO, Celso Maria de Mello. 1969. Campinas, seu berço e juventude. Campinas: Academia Campinense de Letras.
- _____. 1983. Campinas, Município no Império. São Paulo, Imprensa Oficial do Estado.
- RAISTRICK, Arthur. 1973. Industrial archeology: an historical survey. Frangmore: Paladin.

- REIS, Nestor Goulart. 2004. Estação cultura: patrimônio ferroviário do povo de Campinas. São Paulo: Via das Artes.
- SAES, F. A. M. 1974. As ferrovias de São Paulo Paulista, Mogiana e Sorocabana 1870 – 1940. São Paulo: Hucitec.
- São Paulo (cidade). Secretaria Municipal de Cultura. Departamento do patrimônio histórico. 1992. O direito à memória: patrimônio histórico e cidadania. São Paulo: DPH.
- SANTOS, Antonio da Costa. 2002. Campinas: das origens ao futuro. Campinas: UNICAMP.
- SCHIVELBUSCH, Wolfgang. 1986. The railway journey: the industrialization of time and space in XIX century. Berkeley: The University of California Press.
- SEGNINI, Liliana R. Petrilli. 1982. Ferrovia e ferroviários. São Paulo: Autores Associados/Cortez.
- SEMEGHINI, Ulisses C. 1991. Do café à indústria: uma cidade e seu tempo. Campinas: UNICAMP.
- SILVA, Geraldo Gomes da. 1986. Arquitetura do ferro no Brasil. São Paulo: Nobel.
- SOUZA, Célia F. de e PESAVENTO, Sandra J. (org.) 1997. Imagens urbanas. Os diversos olhares na formação do imaginário urbano. Porto Alegre: UFRGS.
- TRINDER, Barrie. (ed.) 1992. The Blackwell encyclopedia of industrial archeology. Oxford; Cambridge; Mass.: Blackwell.
- WHITLEY, David S. 1998. Reader in archaeological theory. New York: Routledge.
- WHITROW, G. J. 1993. O tempo na história. Rio de Janeiro: Jorge Zahar.

ZARANKIN, Andrés. 2002. Paredes que domesticam: Arqueologia da Arquitetura escolar capitalista; o caso de Buenos Aires. Campinas: Centro de História da Arte e Arqueologia (IFCH-UNICAMP).

Teses, dissertações e monografias

BEM, Sueli Ferreira de. 1998. Contribuição para estudos das estações ferroviárias paulistas. DM/FAUUSP. São Paulo.

BIANCONI, Renata. 2002. Dinâmica econômica e formas de sociabilidade: aspectos da diversificação das atividades urbanas em Campinas (1870-1905). Campinas: Dissertação de Mestrado/ UNICAMP.

BITTENCOUT, Luiz Cláudio. 1990. Desenho urbano de Campinas: implantação e evolução. São Paulo: Dissertação de Mestrado/USP.

CARVALHO, Edemir de. 1991. Crise urbana e habitação popular em Cmpinas. (1870-1956) Campinas: Dissertação de Mestrado/ UNICAMP.

CASTELHANO, Paulo Tebaldi. 1981. O metal na construção. Trabalho final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo/ PUCAMP.

CASTRO, Maria Inês Malta. O preço do progresso. A construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. (1905-1914). Campinas: Dissertação de Mestrado/ UNICAMP, 1993.

CASTRO, Marta Rodrigues de. 1977. A utilização das redes ferroviárias. Trabalho final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo/ PUCAMP.

- CHIARATTI, Celso Eduardo. 1984. Pirassununga – A cidade e o trem: a necessidade da reativação da ferrovia. Trabalho final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo/ PUCAMP.
- CHINELLATO, Gisele. 1982. Ciclo do café – Campinas. Trabalho final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo/ PUCAMP.
- COSTA, Wilma Peres. 1976. Ferrovias e o trabalho assalariado em São Paulo. Dissertação de Mestrado/UNICAMP.
- LESSA, Simone Narciso. Trem de ferro: cosmopolitismo no sertão. Campinas: Dissertação de Mestrado/UNICAMP, 1993.
- MATTOON, Robert H. 1971. The Cia. Paulista de Estradas de ferro (1868-1900): a local railway enterprise in São Paulo. Tese de Doutorado/Yale University.
- MAXIMINO, Eliete Pythagoras Britto. 1997. Porto de Santos e o Portinho dos Piratas em retrospectiva: um estudo de arqueologia industrial. São Paulo: Tese de Doutorado/MAE-USP.
- MEIRELLES, Elaine M. 1982. Participação popular na preservação do patrimônio cultural. Trabalho final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo/ PUCAMP.
- MORAIS, Daisy de. 2004. Estação ferroviária de Piraju : ensaio de arqueologia da arquitetura de Ramos de Azevedo. Dissertação de Mestrado/ São Paulo.
- SAIA, Helena. 1989. Arquitetura e indústria: fábricas de tecido de algodão em São Paulo, 1869-1930. Dissertação de Mestrado/ USP.
- SANTOS, Denise Ortiz dos. 1986. Pontos referenciais definindo o marco da cidade de Campinas: em busca do símbolo da cidade. Trabalho final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo/ PUCAMP.

- SILVA, Tácito José Machado de Carvalho e. 1982. Visualidade Urbana: análise da rua 13 de maio enquanto fenômeno de comunicação em arquitetura. Trabalho final de Graduação em Arquitetura e Urbanismo/ PUCAMP.
- SPAGNOL, Regina Célia Galante. 1996. A invenção das tradições em Campinas: a morada dos Barões do Café. (1860-1889) São Paulo: Dissertação de Me /USP.
- VICHNEWSKI, Henrique Telles. 2004. As indústrias Matarazzo no interior paulista: arquitetura fabril e patrimônio industrial. Campinas: Dissertação de Mestrado/UNICAMP
- VILAR, Dalmo Dippold. 2003. Arqueologia industrial e a evolução tecnológica do abastecimento de água na cidade de São Paulo : dos franciscanos a companhia Cantareira. São Paulo: Tese de Doutorado/MAE-USP.
- VILLANUEVA, Ana. 1996. Preservação como projeto: área do pátio ferroviário central das antigas Cia. Paulista e Cia. Mogiana – Campinas – SP. São Paulo: Dissertação de Mestrado/FAU-USP.

Artigos

- ADAMS, Carmen. 2001. “Bustiello: un ejemplo de rehabilitación integral del patrimonio industrial.” *In Ibidem*. Preservación de la arquitectura industrial en Iberoamérica y España. Granada: Instituto Andaluz del patrimonio.
- ALVAREZ, Maria de los Angeles Rodrigues. 1999/Janeiro. “Um lugar para hacer arqueologia industrial.” *In Revista eletrônica Patrimonio Industrial do Comité Mexicano para la conservación de patrimonio industrial*. Boletín 5. Disponível

em

<http://morgan.ia.unam.mx/usr/Industrial/BOL5/ARTICULOS/RODRIGUEZ.htm>

1 Acesso: 10 de Junho de 2005.

ANDREATTA, Margarida Davina. 2003/25 de Janeiro. “Arqueologia histórica industrial: um patrimônio em São Paulo.” *In* Suplemento do Diário Oficial do Estado de São Paulo. Seção I. Vol. 113, nº. 18. São Paulo: Imprensa Oficial. P. 02.

BELLAIGUE, Mathilde Scalbert. 1981/Autumn. “Industrial archaeology in industrial anthropology: the ecomuseum of the community of Le Creusot-Montceau-les-Mines, France.” *In* Industrial Archaeology Review. Volume V. Nº. 03. Ironbridge: Oxford U.P. with the Association for industrial Archaeology. Pp. 228-231.

_____. 1988/ Abril. “Ecomuseus e arqueologia industrial.” *In* Memória da eletricidade. Boletim Nº. 06. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil. Pp. 06-07.

BRACEGIRDLE, Brian. 1973. “An introduction to Industrial Archaeology”. *In* BRACEGIRDLE, Brian. (org.) Archaeology of the industrial Revolution. London: Heinemann.

BRESCIANI, Maria Stella M. 1984/1985. “Metrópoles: as faces do monstro urbano”. RBH V. 05 Nº. 8/9. Pp. 35-68.

_____. 1985/1986. “Lógica e dissonância, Sociedade de trabalho: lei, ciência, disciplina e resistência operária”. *In* RBH V. 06, Nº. 11 São Paulo: Marco Zero.

_____. 1991. “Sete portas da cidade”. *In* Espaço e debates. nº. 34. Pp. 10-15.

BURKE, Peter. 1992. “Abertura: a nova história, seu passado e seu futuro”. *In* BURKE, Peter. (org.) A escrita da história. São Paulo: UNESP.

- CANCLINI, Nestor G. 1994. “O patrimônio cultural e a construção imaginária do nacional”. In *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, nº 23: “Cidade”.
- _____. 2000. “O porvir do passado” In Culturas híbridas: estratégias para entrar e sair da modernidade. São Paulo: Edusp.
- CASTRO, José Liberal de. 1993. “Arquitetura de ferro no Ceará.” In DERENJI, Jussara da Silveira. (org.) Arquitetura do ferro: Memória e questionamento. Belém: CEJUP: UFP. Pp.113-137.
- CERDÁ, Manuel e BONAFÉ, Mario G. 1995. “Arqueologia Industrial.” In BERROCAL, Paloma (coord.). *Enciclopèdia Valenciana de Arqueologia Industrial*. Associació Valenciana d’Arqueologia Industrial. Valencia, Espanha: Edicions Alfons el Magnànim e Institució Valenciana d’estudis i investigació. Pp. 94-98.
- _____. 1995. “Patrimônio industrial.” In BERROCAL, Paloma (coord.). *Enciclopèdia Valenciana de Arqueologia Industrial*. Associació Valenciana d’Arqueologia Industrial. Valencia, Espanha: Edicions Alfons el Magnànim e Institució Valenciana d’estudis i investigació. Pp. 485-486.
- CIVERA, Inmaculada Aguilar. 1995. “Arquitectura industrial.” In BERROCAL, Paloma (coord.). *Enciclopèdia Valenciana de Arqueologia Industrial*. Associació Valenciana d’Arqueologia Industrial. Valencia, Espanha: Edicions Alfons el Magnànim e Institució Valenciana d’estudis i investigació. P. 99-104.
- _____. 1995. “Estación.” In BERROCAL, Paloma (coord.). *Enciclopèdia Valenciana de Arqueologia Industrial*. Associació Valenciana d’Arqueologia Industrial. Valencia, Espanha: Edicions Alfons el Magnànim e Institució Valenciana d’estudis i investigació. Pp. 274-277.

- CORDEIRO, José Lopes. 1986. "Patrimônio industrial português." *In* Anais do 1º. Seminário Nacional de História e Energia. São Paulo: Departamento de Patrimônio histórico. Vol. 1. Pp.243-251.
- _____. 1986. "Algumas questões para a salvaguarda do patrimônio industrial." *In* Anais do 1º. Seminário Nacional de História e Energia. São Paulo: Departamento de Patrimônio histórico. Vol. 2. Pp. 64-72.
- _____. 2004. "Arqueologia industrial: um mundo a descobrir, um mundo a defender." *In* Anais eletrônicos do I Encontro em Patrimônio Industrial. Campinas.
- COX, Margaret. 1985/Spring. "Does the industrialist want to conserve our industrial heritage?" *In* Industrial Archaeology Review. Volume VII. Nº. 02. Ironbridge: Association for industrial Archaeology. Pp. 191-197.
- CRANSTONE, David. 1992/Spring. "Excavation: the role of Archaeology." *In* Industrial Archaeology Review. Volume XIV. Nº. 02. Ironbridge: Association for industrial Archaeology. Pp. 119-125.
- CROMPTON, John. 1992. "The dilemma of the industrial archaeologist." *In* AIA Bulletin. Volume 19. Nº. 01. Ironbridge: Association for industrial Archaeology. P. 02.
- DEAN, Warren. 1976. "A fábrica São Luiz de Itu: um estudo de Arqueologia Industrial." *In* Anais de História. São Paulo: Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Ciências e letras de Assis. Pp. 09-25.
- DERENJI, Jussara da Silveira. 1993. "Documento final do seminário *A Arquitetura do ferro: Memória e questionamento*." (org.) *In* DERENJI, Jussara da Silveira. (org.) Arquitetura do ferro: Memória e questionamento. Belém: CEJUP: UFP. Pp.183-184.

- DIAS, Feliciano Swerts Carneiro. 1986. "Relatório do grupo de trabalho III: Arqueologia industrial e história da técnica." *In* Anais do 1º. Seminário Nacional de História e Energia. São Paulo: Departamento de Patrimônio histórico. Vol. 1. P. 324.
- DURHAM, E. R. 2004. "Cultura e Ideologia". *In* DURHAM, E. R. A dinâmica da cultura: ensaios de antropologia. São Paulo: Cosac Naify.
- EVANGELISTA, Rafael. 2006/Março-Abril. "De arqueologia a patrimônio". *In* Revista Eletrônica do IPHAN. Dossiê nº. 4. Disponível em <http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=171> Acesso em 03 de Março de 2006.
- FUNARI, P. P. A. 1992/1993 "Memória histórica e cultura material" *In* Revista Brasileira de História. V. 13 nº. 25/26. São Paulo: Marco Zero. Pp. 17-31.
- _____. 1995. "Introdução" Antiguidade Clássica: a história e a cultura a partir dos documentos. Campinas: UNICAMP.
- _____. 1998. "Arqueologia, História e Arqueologia Histórica no contexto sul-americano". *In* FUNARI, P. P. A. Arqueologia histórica e cultura material. Campinas: UNICAMP. Pp. 07-34.
- _____. JONES, S. & HALL, M. 1999. "Introduction: archaeology in history", *IN* FUNARI, P.P.A. & JONES, S. (eds), Historical Archaeology: Back from the edge. Londres: Routledge. Pp. 01-20.
- _____. 2001. "Os desafios da destruição e conservação do patrimônio cultural no Brasil". *In* Trabalhos de Antropologia e Etnologia. 41, ½. Porto: S/E. Pp. 23-32.
- GAMA, Ruy. 1986. "Aspectos da arqueologia industrial no Brasil." *In* Anais do 1º. Seminário Nacional de História e Energia. São Paulo: Departamento de Patrimônio histórico,. Vol. 1. Pp.252-259.

- GORELIK, Adrián. 1999. “O moderno em debate: cidade, modernidade e modernização”.
In MIRANDA, Wander Melo. (org) Narrativas da modernidade. Belo Horizonte:
Autêntica.
- GUEDES, Manuel Vaz. 1999/Dezembro. “Arqueologia industrial.” In Revista Eletricidade.
N.372, P. 293-299, Disponível em <http://www.fe.up.pt/histel/ArquiolIndustrial.pdf>
Acesso: 10/Junho/2005.
- HERNÁNDEZ, Andrés Armando Sánchez. 2001. “Teorias de la conservacion y patrimonio
industrial.” In Revista eletrônica *Patrimonio Industrial do Comité Mexicano para
la conservación de patrimonio industrial*. Boletín 8 Disponível em
<http://morgan.iaa.unam.mx/usr/Industrial/BOL8/ARTICULOS/SANCHEZ.HTML>
- HUDSON, Kenneth. “Industrial archaeology.” In FAGAN, Brian M. The oxford
Companion to Archeology. NY, Oxford: Oxford U.P., 1996. Pp. 351-352.
- KRUCHIN, Samuel. “Estação ferroviária de Bananal: o restauro de uma edificação
industrializada do século XIX.” In DERENJI, Jussara da Silveira. (org.)
Arquitetura do ferro: Memória e questionamento. Belém: CEJUP: UFP, 1993.
Pp.139-156.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. 2002. “A arquitetura das estações ferroviárias e os exemplos de
São Paulo”. IN Anais do Seminário Território, Patrimônio e Memória: 2001:
Santa Maria: Porto Alegre: ICOMOS. Pp. 38-73.
- _____. 2003/25 de Janeiro. “Arquitetura industrial em São Paulo.” In Suplemento
do Diário Oficial do Estado de São Paulo. Seção I. Vol. 113, nº. 18. São Paulo:
Imprensa Oficial,. P. 02.

- _____. 2004/Março. “Questões técnicas relativas à preservação da arquitetura industrial.” *In* *Desígnio Revista de história da arquitetura e do urbanismo*. São Paulo: FAU-USP/Annablume, n.º. 01., Pp. 101-117.
- LACERDA, Aline Lopes de. 1993. “Os sentidos da imagem: fotografias em arquivos pessoais”. *In* *Revista Acervo – Revista do Arquivo Nacional*. V. 6, n.º. 1-2. Rio de Janeiro: S/E. Pp. 41-54.
- LANNA, Ana L. D. “Cidade e Ferrovia”. *In* *Anais eletrônicos do I Encontro em Patrimônio Industrial*. Campinas, 2004.
- LEE, Charles E. 1973. “Railways.” *In* BRACEGIRDLE, Brian. (org.) *Archaeology of the industrial Revolution*. London: Heinemann. Pp. 41-58.
- LINSLEY, S. M. “Preservation in industrial archaeology.” *In* *Industrial Archaeology Review*. Volume V. N.º. 01 Ironbridge: Oxford U.P. with the Association for industrial Archaeology, Winter/1980-81. Pp. 41-50.
- LOBO, Lúcia Lahmeyer; BRANDÃO, Ana Maria de Lima; LISSOVSKY, Maurício. 1987. “A fotografia como fonte histórica: a experiência do CPDOC”. *In* *Revista Acervo – Revista do Arquivo Nacional*. V. 2, n.º. 1. Rio de Janeiro: S/E. Pp. 39-52.
- MALAWS, Brian A. 1997. “Process recording at industrial sites.” *In* *Industrial Archaeology Review*. Volume XIX. Ironbridge: Association for industrial Archaeology. Pp. 75-98.
- MARIUZZO, Patrícia. 2006/Março-Abril. “Trens e cana-de-açúcar: Engenhos e ferrovias são os testemunhos das primeiras atividades industriais brasileiras” *In* *Revista Eletrônica do IPHAN Dossiê n.º. 4 - Disponível em <http://www.revista.iphan.gov.br/materia.php?id=167>* Acesso em 03 de Março de 2006.

- MARTÍ, Javier. 1995. "Rehabilitación." *In* BERROCAL, Paloma (coord.). *Enciclopèdia Valenciana de Arqueologia Industrial*. Associació Valenciana d'Arqueologia Industrial. Valencia, Espanha: Edicions Alfons el Magnànim e Institució Valenciana d'estudis i investigació. P. 541.
- _____. 1995. "Reutilización." *In* BERROCAL, Paloma (coord.). *Enciclopèdia Valenciana de Arqueologia Industrial*. Associació Valenciana d'Arqueologia Industrial. Valencia, Espanha: Edicions Alfons el Magnànim e Institució Valenciana d'estudis i investigació. Pp. 545-546.
- MENDES, José M. Amado. 1995. "A arqueologia industrial ao serviço da história local". *In* Revista de Guimarães, n.º. 105. Pp. 203-218. Disponível em http://www.csarmento.uminho.pt/ndat_63.asp?filtro_ano=1995 Acesso em 10 de Junho de 2005.
- _____. 2000. "Uma nova perspectiva sobre o patrimônio cultural: preservação e requalificação de instalações industriais". *In* Revista Gestão e desenvolvimento. N.º. 9 Pp. 197-212. Coimbra: S/E.
- MENEGUELLO, C. e RUBINO, S. 2004. "Patrimônio industrial: perspectivas e abordagens". *In* Anais eletrônicos do I Encontro em Patrimônio Industrial. Campinas.
- MENEZES, Ulpiano Bezerra de. "Patrimônio industrial e política cultural." *In* Anais do 1.º Seminário Nacional de História e Energia. São Paulo: Departamento de Patrimônio histórico, 1986. Vol. 1. Pp. 68-73.
- _____. 1987. "Identidade cultural e arqueologia: valorização do patrimônio arqueológico brasileiro". *In* BOSI, Alfredo. São Paulo: Ática. Pp. 182-190.

- _____. “Patrimônio industrial e museus: um campo problemático.” *In* Memória da eletricidade. Boletim N°. 06. Rio de Janeiro: Centro da Memória da Eletricidade no Brasil, Abril/1988. P. 08.
- MOTTA, Lia. 2000. “A apropriação do patrimônio urbano: do estético-estilístico nacional ao consumo visual global”. *IN* ARANTES, Antônio A. (org.) O espaço da diferença. Campinas: Papirus.
- MUMFORD, Lewis. 1965. “Paraíso paleotécnico: Coketown”. *In* MUMFORD, Lewis. A cidade na história: suas origens, suas transformações e suas perspectivas. Belo Horizonte: Itatiaia.
- OLIVIER, Laurent. 2002. “The past of the present: Archaeological memory and time”. *In* *Archaeological Dialogues* 10 (2). Cambridge: Cambridge U.P. Pp. 204-2013
- PALAFOX, Frederick Thierry. 1998/Julho. “Estaciones de ferrocarril: Puertas de entrada a la historia y cultura de México” *In* Revista eletrônica *Patrimonio Industrial* do *Comité Mexicano para la conservación de patrimonio industrial*. Boletín 3. Disponível em http://morgan.iaa.unam.mx/usr/industrial/BOL3/TEXTO/Thierry_Estaciones.html Acesso em 10 de Junho de 2005.
- _____. 1998/Outubro. “La conservación del patrimonio industrial mexicano”. *In* Revista eletrônica *Patrimonio Industrial* do *Comité Mexicano para la conservación de patrimonio industrial*. Boletín 4. Disponível em <http://morgan.iaa.unam.mx/usr/industrial/BOL4/ARTICULOS/ART4.html> Acesso em 10 de Junho de 2005.

- PALMER, Marilyn. 1991/Autumn. "Industrial archaeology: working for the future." *In* Industrial Archaeology Review. Volume XIV. N^o. 01. Ironbridge: Association for industrial Archaeology. Pp. 18-32.
- POSSENTI, Sírío. S/D "Teoria do discurso: um caso de múltiplas rupturas". Campinas: S/E.
- RUIZ, Paloma Berrocal. 1995. "Cultura material." *In* BERROCAL, Paloma (coord.). *Enciclopèdia Valenciana de Arqueologia Industrial*. Associació Valenciana d'Arqueologia Industrial. Valencia, Espanha: Edicions Alfons el Magnànim e Institució Valenciana d'estudis i investigació. Pp. 233-235.
- SCHNAPP, Alan. 1995. "A arqueologia" *IN* LE GOFF , Jacques & NORA, Pierre. História: Novas Abordagens. São Paulo: Francisco Alves.
- SEVCENKO, N. 1999. "Introdução" *In* História da vida privada no Brasil. Vol. 03 São Paulo Cia. Das Letras. Pp. 07-48.
- SILVA, Ronaldo A. R. da. "Seria possível uma Arqueologia das Organizações? As perspectivas de aplicação nas ciências empresariais". *In* Anais do XXVII ENANPAD, Salvador – Bahia, 2001.
- _____. "Arqueologia Industrial: uma nova abordagem aos estudos de administração."
- _____. "Arqueología industrial y los procesos productivos: las relaciones político-económicas en un estudio de caso". *In* Anais do XXXVII CLADEA, Porto Alegre, 2002.
- SILVA, Geraldo Gomes da. "Desventuras de um mercado de ferro." *In* DERENJI, Jussara da Silveira. (org.) Arquitetura do ferro: Memória e questionamento. Belém: CEJUP: UFP, 1993. Pp. 89-111.

STOLS, Eddy. “Arqueologia industrial na Bélgica.” *In* Anais do 1º. Seminário Nacional de História e Energia. São Paulo: Departamento de Patrimônio histórico, 1986. Vol. 1. Pp. 231-242.

TARTARINI, Jorge. “Las estaciones de ferrocarril en Europa y América. Aproximaciones para su estudio”. *In* DERENJI, Jussara da Silveira. (org.) Arquitetura do ferro: Memória e questionamento. Belém: CEJUP: UFP, 1993. Pp. 49-69.

_____. S/D “Investigación e inventario de la arquitectura ferroviaria en la Argentina.” *In* Anais do V Seminário nacional e I Encontro Latino-Americano de Preservação e revitalização ferroviária.” Piracicaba: Unimep.

TORRÓ, Josep. 1995. *In* BERROCAL, Paloma (coord.). *Enciclopèdia Valenciana de Arqueologia Industrial*. Associació Valenciana d’Arqueologia Industrial. Valencia, Espanha: Edicions Alfons el Magnànim e Institució Valenciana d’estudis i investigació. Pp. 89-93.

TRINDER, Barrie. 1992. “Industrial archaeology” *In* TRINDER, Barrie. (ed.) The Blackwell encyclopedia of industrial archeology. Oxford; Cambridge; Mass.: Blackwell, c1992. Pp. 349-351.

_____. “Railway.” *In* TRINDER, Barrie. (ed.) The Blackwell encyclopedia of industrial archeology. Oxford; Cambridge; Mass.: Blackwell, c1992. Pp. 611-612.

_____. “Railway station.” *In* TRINDER, Barrie. (ed.) The Blackwell encyclopedia of industrial archeology. Oxford; Cambridge; Mass.: Blackwell, c1992. Pp. 615-616.

UCKO, Peter J. 1995. Theory in Archaeology: a world perspective. New York: Routledge.

WHITE, Peter. "The excavation of industrial archaeological sites." *In* Industrial Archaeology Review. Volume II. N° 02. Ironbridge: Oxford U.P. with the Association for industrial Archaeology, Spring/1978. Pp. 160-167.

9. Documentação

Impressos

AMARAL, Leopoldo. A cidade de Campinas em 1900.

_____. A cidade de Campinas em 1901.

_____. Campinas recordações. São Paulo: O Estado, 1927.

Almanak de Campinas para 1873. Publicado por José Maria Lisboa. Campinas: Typografia da Gazeta de Campinas, 1872.

Almanak de Campinas para 1879. Publicado por José Maria Lisboa. Campinas: Typografia da Gazeta de Campinas, 1878.

Almanak litterário de São Paulo para 1877. Publicado por José Maria Lisboa. São Paulo: Typografia da Província, 1876.

Almanak litterário de São Paulo para 1878. Publicado por José Maria Lisboa. São Paulo: Typografia da Província, 1877.

Almanak litterário de São Paulo para 1879. Publicado por José Maria Lisboa. São Paulo: Typografia da Província, 1878.

Almanak litterário de São Paulo para 1880. Publicado por José Maria Lisboa. São Paulo: Typografia da Província, 1879.

Almanak litterário de São Paulo para 1880. Publicado por José Maria Lisboa. São Paulo: Typografia da Província, 1879.

Almanach da Província de São Paulo para 1873. São Paulo: Imprensa oficial: Arquivo do Estado, 1985.

Almanach de Campinas para 1908, 1912, 1914.

Almanach de Campinas (litterario e estatistico) para 1892.

Almanach popular para o anno de 1878. Publicado por J. Hypolito da Silva Dutra.

Campinas: Typographia da Gazeta de Campinas, 1877.

Almanach do correio de Campinas para 1886. Publicado por Henrique Barcellos.

Campinas: Typographia a Vapor do correio de Campinas, S/D.

Almanach do Correio de Campinas. 1886.

Companhia Paulista. 1872-1992. 120 anos de ferrovia paulista. São Paulo: Imprensa Oficial

Almanak de Campinas para 1872. Publicado por José Maria Lisboa. Campinas: Typografia da Gazeta de Campinas, 1871.

Histórico da Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Campinas realizado por Nestor Goulart dos Reis Filho para o Processo de Tombamento pelo CONDEPHAAT. Processo nº. 20682/78.

Histórico da Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Campinas para o processo de tombamento pelo CONDEPACC. Processo nº. 004, 21 de Fevereiro de 1989.

Jornal *A Federação*. 09/Maio/1992.

Jornal *Gazeta de Campinas*. Série documental entre 1869 e 1888.

Jornal *Gazeta Mercantil*. 04/Agosto/1992.

Jornal *Diário de Campinas*. Série documental entre 1886 e 1889.

Jornal *Commercio de Campinas*. Setembro-Novembro de 1904

Jornal *Cidade de Campinas*. Série documental entre 1898 e 1903

Jornal *Cidade de Campinas*. *Orgam do partido republicano federal*. Dezembro de 1897.

Jornal *Cidade de Campinas*. *Folha popular*. – dezembro de 1909-1910.

Jornal *Cidade de Campinas. Diário da tarde*. 1898.

Jornal *Correio da Manhã*. 03/Junho/1961.

Jornal *Correio Popular*. 12/Agosto/1933; 11/Agosto/1946; 12/Setembro/1952;
13/Setembro/1952; 11/Agosto/1963; 30/Janeiro/1968; 11/Fevereiro/1969;
11/Agosto/1972; 11/Julho/1976; 10/Maio/1977; 24/Setembro/1978;
11/fevereiro/1979; 20/Fevereiro/1979; 12/Agosto/1979; 23/Novembro/1980;
14/Dezembro/1980; 18/Dezembro/1980; 27/Fevereiro/1981; 15/Abril/1982;
25/Maio/1982; 17/Abril/1985; 10/Setembro/1985; 08/Setembro/1987;
06/Julho/1989; 22/Julho/1990; 09/Agosto/1990; 27/Setembro/1990;
05/Outubro/1990; 29/Novembro/1990; 30/Novembro/1990; 15/Dezembro/1990;
03/Janeiro/1991; 09/Fevereiro/1991; 03/Abril/1991; 23/Abril/1991;
30/Novembro/1991; 14/Abril/1993; 22/Julho/1993; 06/Novembro/1994;
02/Dezembro/1994; 03/Março/1995; 18/Maio/1995; 14/Julho/1995;
18/Agosto/1995; 1º./Novembro/1995; 24/Março/1996; 27/Maio/1996;
28/maio/1996; 11/Julho/1996; 12/Agosto/1996; 06/Seembro/1996;
11/Janeiro/1997; 10/Fevereiro/1997; 25/Fevereiro/1997; 26/Fevereiro/1997;
19/Março/1997; 20/Março/1997; 22/Março/1997; 05/Maio/1997; 09/Maio/1997;
29/Junho/1997; 18/Setembro/1997; 05/Outubro/1997; 10/Outubro/1997;
15/Outubro/1997; 27/Outubro/1997; 30/Janeiro/1998; 05/Março/1998;
06/Março/1998; 13/março/1998; 17/Março/1998; 25/Julho/1998; 28/Julho/1998;
06/Setembro/1998; 07/Novembro/1998; 10/Novembro/1998; 10/Novembro/1998;
11/Novembro/1998; 04/Abril/1999; 13/Fevereiro/2000; 16/Fevereiro/2000;
17/Fevereiro/2000; 18/Fevereiro/2000; 19/Fevereiro/2000; 22/Fevereiro/2000;
24/Fevereiro/2000; 25/Fevereiro/2000; 21/Março/2000; 02/Abril/2000;

16/Abril/2000; 06/Agosto/2000; 26/Novembro/2000; 18/Fevereiro/2001;
25/Fevereiro/2001; 14/Março/2001; 15/Março/2001; 16/Março/2001;
20/Março/2001; 23/Março/2001; 03/Abril/2001; 08/Abril/2001; 12/Junho/2001;
12/Julho/2001; 13/Julho/2001; 14/Julho/2001; 22/Julho/2001; 24/Julho/2001;
27/Julho/2001; 30/Julho/2001; 1º./Agosto/2001; 02/Agosto/2001;
03/Agosto/2001; 04/Agosto/2001; 07/Agosto/2001; 10/Agosto/2001;
11/Agosto/2001; 12/Agosto/2001; 23/Agosto/2001; 25/Agosto/2001
30/Agosto/2001; 03/Setembro/2001; 19/Outubro/2001; 27/Outubro/2001;
26/Dezembro/2001; 17/Janeiro/2002; 09/Março/2002; 15/março/2002;
03/Abril/2002; 17/Abril/2002; 07/Maio/2002; 11/maio/2002; 06/Junho/2002;
08/Junho/2002; 12/Junho/2002; 20/Junho/2002; 16/Julho/2002; 28/Julho/2002;
12/Agosto/2002; 29/Agosto/2002; 03/Setembro/2002; 1º./Outubro/2002;
14/Dezembro/2002; 17/Dezembro/2002; 13/Maio/2003; 04/julho/2003;
11/Novembro/2003.

Jornal *Diário do Povo*. 21/Janeiro/1968; 11/Agosto/1972; 16/Julho/1988; 27/Agosto/1988;
05/Julho/1989; 05/Julho/1989; 06/Julho/1989; 07/Julho/1989; 10/Julho/1989;
05/Agosto/1990; 08/Setembo/1989; 1º./Maio/1994; 29/Novembro/1995;
06/Fevereiro/1996; 25/Março/1996; 25/Fevereiro/1997; 19/Março/1997;
28/Março/1997; 04/Abril/1997; 20/Abril/1997; 27/Agosto/1997;
13/Dezembro/1997.

Jornal *Diário Oficial*. 05/Dezembro/2003; 27/Fevereiro/2004; 28/Maio/2004.

Jornal *Diário Popular*. 25/Abril/1997.

Jornal *Folha de São Paulo*. 20/Maio/1967; 11/Agosto/1972; 11/Agosto/1974;
22/Setembro/1977; 28/Maio/1978; 16/Janeiro/1979; 31/Janeiro/1979;

16/Junho/1987; 16/Junho/1990; 1º./Setembro/1990; 30/Novembro/1990;
05/Abril/1997; 21/Setembro/1997; 29/Outubro/1997.

Jornal *Jornal da Tarde*. 1º./Setembro/1990.

Jornal *O Estado*. 10/Agosto/1928; 04/Junho/1961; 10/Janeiro/1968; 1º./Outubro/1968;
03/Agosto/1969; 22/Julho/1972; 11/Agosto/1972; 12/Agosto/1972;
07/Agosto/1974; 05/Maio/1979; 12/Outubro/1979; 16/Abril/1982.

Jornal *O Estado de São Paulo*. 12/Agosto/1929; 02/Junho/1961; 03/Junho/1961;
04/Junho/1961; 11/Agosto/1972; 06/Agosto/1983; 14/Agosto/1984.

Jornal com fonte desconhecida. 11/Fevereiro/1973.

MARIANO, Julio. Campinas de ontem e de hoje.

Relatórios da Diretoria da Companhia Paulista para as Assembléias Gerais. 1869-1891.

Revista *Opinião Pública*. Abril/2002 N°. 03

ZALUAR, Augusto Emílio. Peregrinação pela Província de São Paulo. (1860-1861) São
Paulo: Itatiaia, 1975.

Manuscritos

Atas de Sessões da Intendência e Câmara Municipal de Campinas

- 147 → 13/10/1864 até 07/01/1867
- 148 → 08/01/1869 até 06/07/1870
- 149 → 07/07/1870 até 26/12/1871
- 150 → 18/08/1873 até 01/05/1876
- 151 → 15/05/1876 até 28/10/1878

- 152 → 18/07/1881 até 26/03/1883

- 153 → 09/04/1883 até 10/01/1885

- 154 → 20/01/1885 até 20/09/1886

- 155 → 21/09/1886 até 09/01/1888

-156 → 16/01/1888 até 19/08/1889

- 157 → 13/08/1889 até 27/11/1890

- Caixa 20, pareceres e ofícios enviados a Câmara. 1868-1873. 5 V. 556 f.

Documentos diversos do Arquivo Público Municipal de Campinas.

10. Arquivos e Bibliotecas

Arquivo da Câmara Municipal de Campinas – CMC

Arquivo do Museu da Fepasa em Jundiaí – MFJ – Biblioteca

Arquivo Edgar Leuenroth – AEL

Arquivo Municipal de Campinas – AMC

Biblioteca da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da USP – FAU-USP

Biblioteca da Faculdade de Filosofia Letras e Ciências Humanas da USP – FFLCH-USP

Biblioteca do Instituto de Filosofia e Ciências Humanas – IFCH

Biblioteca do Museu de Arqueologia e Etnologia da USP – MAE-USP

Biblioteca Pública Municipal de Campinas Prof. Ernesto Zink

Centro de Ciências, Letras e Artes de Campinas – CCLA – Biblioteca

Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – CONDEPACC – Centro de documentação.

Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico, Arqueológico, Artístico e Turístico de São Paulo – CONDEPHAAT – Centro de documentação.

Centro de Memória da Unicamp – Biblioteca e Centro de documentação

Museu do Ipiranga – Biblioteca.

Museu da Imagem e do Som – Centro de documentação

Museu da Cidade de Campinas – Acervo fotográfico do museu

Prefeitura Municipal de Campinas – Secretaria de Planejamento e Coordenação.