

VILA PONTE PRETA. FERROVIA E HABITAÇÃO

Bárbara Gonçalves Guazzelli

Instituto de Arquitetura e Urbanismo – Universidade de São Paulo
barbara.guazzelli@gmail.com

RESUMO

O espaço habitacional sofreu profundas alterações decorrentes da industrialização brasileira na segunda metade do século XIX e início do século XX. A disseminação de novos conceitos como conforto e funcionalidade, além de padrões de moralidade, aliados à adoção de novas tecnologias e a questões sanitárias, levaram à transformação de padrões urbanísticos e arquitetônicos. Consequentemente, novas tipologias urbanas e modelos de habitação se desenvolveram. Nesse contexto, construíram-se para trabalhadores ferroviários conjuntos de moradias, que atuaram como um dos agentes da popularização de novos modelos habitacionais no Brasil. É neste panorama de desenvolvimento de novos modos de pensar a cidade e a habitação que se situa a construção de vilas para operários. Assim, propõe-se neste trabalho a investigação, no que tange à implantação, à configuração espacial e às características arquitetônicas, da vila dos ferroviários no bairro da Ponte Preta, construída em 1919, pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro em Campinas.

Palavras-chave: Vilas Ferroviárias; Habitação em Campinas; Vila Ponte Preta.

1 Introdução

A instalação das linhas férreas no século XIX provocou diversas mudanças socioeconômicas no Brasil. Novas organizações sociais se formavam, como as relações de produção senhor-escravo, que passou a ser de patrão-empregado. Senhores de terras, pela necessidade de manutenção e ampliação do capital, estavam aprendendo a lidar com os mecanismos de um novo e complexo sistema econômico. A tecnologia importada para a construção dos complexos ferroviários exigia mão-de-obra abundante e qualificada, mas medidas restritivas ao emprego de escravos na construção das ferrovias já existiam na época. A vinda dos imigrantes foi uma solução para isso. O aumento populacional consequente, porém, provocou um grande déficit de habitações no início do século XX. As moradias existentes estavam em péssimas condições e não atendiam a preceitos básicos de higiene, muito discutidos na época. Ocorreu então uma crise relacionada à habitação, principalmente nas cidades que possuíam maior aglomeração de operários e trabalhadores (SEGNINI, 1982).

É nesse panorama que a Companhia Paulista de Estradas de Ferro construiu casas para seus funcionários. O contexto e os motivos que levaram a isso podem ser melhor compreendidos conhecendo-se parte da história da ferrovia no estado de São Paulo. É importante entender também como se deu o desenvolvimento do habitat moderno

durante a segunda metade do século XIX e início do século XX, pois muitos empreendimentos ferroviários se utilizaram desse conhecimento para erguer diversas moradias. A vila Ponte Preta, erguida pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro em 1919, ainda hoje existente e parcialmente conservada, faz parte desse conjunto, e é testemunho importante do contexto de construção de habitações operárias por parte dos empregadores. Por esse motivo, é necessário seu estudo, levando-se em consideração sua história de implantação e suas características urbanas e arquitetônicas enquanto vila ferroviária.

2 A Ferrovia em Campinas

A ferrovia começou a ser implantada no estado de São Paulo na segunda metade do século XIX, inicialmente com capital estrangeiro, sendo os ingleses os maiores investidores na construção de estradas de ferro no Brasil. Foi a *Sao Paulo (Brazilian) Railway Company*, de origem inglesa, quem conseguiu a concessão sobre a construção e o uso da ferrovia que faria o transporte de café no estado. A empresa começou a funcionar no ano de 1867 e ligava Santos a Jundiaí:

“Tal modelo ferroviário britânico consistia de uma série de providências, participando dos processos de implantação das estradas de ferro, incluindo-se nestes a constituição das companhias e sua exploração e a preparação dos projetos, execução e acompanhamento das obras por um corpo técnico altamente especializado de engenheiros (...). Por diversas vezes, o modelo exportador ferroviário britânico, efetivava-se na participação de investidores, banqueiros, nobres e políticos como acionários minoritários e muito frequentemente majoritários.” (CYRINO, 2004).

A implantação das linhas férreas em Campinas, porém, foi realizada por outra empresa e com outro tipo de investimento. Em boa parte do século XIX, Campinas foi uma das cidades que mais produziu café no Estado de São Paulo, sendo então essencial no processo de expansão cafeeira no território paulista. A própria história social e econômica da cidade foi um dos fatores que contribuíram para isso¹. Por ser

¹ Duas das principais características de Campinas que favoreceram a forte produção cafeeira foram sua localização geográfica e a riqueza acumulada com o açúcar. Durante parte do século XVIII, o sucesso no cultivo da cana fez do açúcar o produto mais importante da região. Por volta de 1830, os fazendeiros iniciaram a substituição dos canaviais pelos cafezais (BENINCASA, 2003).

uma importante área produtora de café, no século XIX houve interesse por parte de fazendeiros, negociantes e capitalistas, de prolongar os trilhos férreos de Jundiaí até Campinas, com o objetivo principal de escoar a produção crescente da lavoura cafeeira dessa região. Para que a extensão dos trilhos até Campinas fosse construída, era preciso que os ingleses abrissem mão da concessão outorgada a eles em 1860. A expansão ferroviária havia sido adiada, na época, devido à guerra do Paraguai, da qual os ingleses participaram intensamente, e as elites paulistas então pressionaram os ingleses para que cedessem o direito de construção de outras linhas. Por deterem o direito sobre o lucro do transporte ferroviário que fazia o escoamento da produção cafeeira do estado até o porto pelo traçado que liga Jundiaí a Santos, os ingleses entenderam que poderiam continuar lucrando sem investir. Sendo assim, abriram mão do direito de explorar o restante do território estadual nesse sentido.

Com o desinteresse da Companhia Inglesa no investimento de novas linhas férreas, inaugurou-se em 1868 a Companhia Paulista das Estradas de Ferro, primeira empresa de capital nacional, constituída como sociedade anônima. Seu primeiro trecho ligou Jundiaí a Campinas, que na época acumulava riqueza oriunda das plantações de cana de açúcar e, depois, das plantações de café. Sobre isso, MORAIS (2002) comenta:

“Outro motivo para o delineamento de um novo traçado para as estradas de ferro era a grande importância da cidade de Campinas na época. Destacado centro agrícola, funcionava como ponto de escoamento da produção dos cafezais que se alastravam pelo interior do estado. Além disso, era precursora de atividades pioneiras em diversas áreas, como a indústria, a educação e a área hospitalar, constituindo-se em um dos centros urbanos e culturais mais importantes do país.” (MORAIS, 2002)

Conseqüentemente, na proporção em que a "marcha do café" caminhou para o oeste do estado de São Paulo, a ferrovia acompanhou a estruturação e expansão do complexo cafeeiro, estendendo seus trilhos por muitos quilômetros, fazendo o transporte de trabalhadores, tecnologias, serviços e alimentos essenciais à dinâmica cafeeira. Junto à Companhia Paulista em Campinas, somou-se o ramal férreo da Companhia Estrada de Ferro Mogiana, em 1875, o Ramal Férreo Campineiro em 1889 e a Funilense, em 1890. As companhias ferroviárias então instalaram em Campinas

seus primeiros escritórios, casas de carros e vagões, depósitos de locomotivas, marcenaria, carpintaria, armazéns e habitações.

Com a instalação das linhas férreas na região, tornou-se possível a ampliação de áreas de cultivo devido à facilidade de escoamento da produção. Antes, devido à precariedade do transporte, parte da produção era perdida. Com isso, a ferrovia se tornou um importante instrumento de acúmulo de capital. Além disso, estimulou o surgimento de novas indústrias e inovações na arquitetura com a importação de materiais e tecnologia inexistentes no país até então (MORAIS, 2002).

O prédio da Estação da Companhia Paulista foi inaugurado em 1872. Uma área moderna e dinâmica se desenvolveu em seu entorno, favorecendo a expansão urbana e promovendo o adensamento de pessoas e atividades. Enquanto a implantação do trecho da Companhia Paulista incentivou o crescimento da cidade no sentido leste-oeste, mais elitizado, a linha férrea da Companhia Mogiana favoreceu seu desenvolvimento urbano no sentido norte-sul, de ocupação popular. Além disso, os terrenos da área central foram valorizados com a presença da estação devido aos melhoramentos urbanos e diversificação de atividades na região. Fábricas e habitações populares, por consequência, ocuparam as áreas além da ferrovia, caso da Vila Ponte Preta, aqui em estudo².

A implantação do complexo ferroviário, portanto, promoveu um processo de reestruturação urbana na cidade, o que conseqüentemente alterou sua dinâmica de crescimento. As mudanças que ocorriam na época, do ponto de vista urbano, vão desde iluminação pública a gás até a construção de diversos edifícios voltados ao uso público, como hospitais e escolas. Na arquitetura, o estilo neoclássico começava a surgir e a alterar muitas construções coloniais. O trem, por sua vez, simbolizava a

² A implantação dos trilhos da ferrovia, no entanto, dividiu a cidade em duas, sendo o lado sul da linha férrea da Companhia Paulista considerado pelas elites o “lado feio da cidade”:

“... atrás do corpo central, ou do lado sudoeste da cidade, estavam localizadas as edificações insalubres, o lado feio e escuro da cidade, as construções indesejadas, como o Cemitério Municipal, o Matadouro, o Curtume, o Hospital dos Morféticos (leprosário) e o Hospital dos Variolosos. Mais tarde, com o desenvolvimento das ferrovias, algumas destas edificações foram transferidas para outros lugares e nestes foram se instalando os operários da Vila Industrial.” CARPINTERO (1996).

chegada da modernidade e a Estação significava o elo de comunicação entre o local e o global, difusora de pessoas, ideias e mercadorias:

“Como na Europa, as ferrovias trouxeram à cidade de Campinas a ideia de vida urbana moderna e independente do universo rural, autonomia de poder transformada em força centrípeta, juntamente ao surgimento das primeiras indústrias de equipamentos agrícolas e produtos de consumo local e regional.” (BITTENCOURT, 2009)

A expansão das ferrovias foi responsável também pela criação de inúmeras cidades, agregando pessoas em torno dos trechos mais importantes. A imigração e o aumento populacional provocado por essas mudanças, porém, fez da construção de novas habitações uma necessidade urgente (MORAIS, 2002).

Sobre o tema, LEMOS comenta:

“Foi nas residências, no entanto, que a questão dos programas de necessidades apresentou facetas interessantes e de grande importância sociológica, além, evidentemente, de arquitetônica, pois que a cidade tomou nova fisionomia e outras dimensões através de seus recentes bairros residenciais. Agora, com a crescente indústria, as moradias já recebem nova classificação. A expressão ‘casa operária’, por exemplo, incorporou-se ao linguajar comum e designa oficialmente a morada modesta de poucas dependências (...).” (LEMOS, 1989).

A ferrovia e a habitação operária, portanto, são elementos intimamente associados. A construção de vilas por parte dos empreendedores ferroviários para abrigar os trabalhadores das ferrovias foi feita visando um duplo papel, de benfeitoria e dominação. Para o entendimento desse assunto, é necessário, além dessa breve introdução sobre a construção do complexo ferroviário na cidade de Campinas, discorrer sobre as mudanças que ocorreram com o desenvolvimento de novos modos de morar no final do século XIX e começo do século XX.

2 O desenvolvimento do habitat moderno

A segunda metade do século XIX é um período de transformações sociais, que causaram impactos profundos sobre o espaço urbano e a habitação. Essas modificações alteraram modos de morar, com influência direta sobre as vilas

construídas pelas ferrovias e fábricas. É nessa época que as questões relacionadas ao sanitarismo começaram a ser difundidas. A ideologia sanitarista, por sua vez, foi um pensamento intrínseco à tentativa dos empregadores de influenciar e, conseqüentemente, dominar o trabalhador, transformando seus lares e cotidiano. Isso se deu também pela crença de que a ação sobre o meio era uma forma de se alterar as características da população. Os debates sobre a cidade e suas modificações espaciais estavam intimamente associados à ideia largamente difundida da influência do meio sobre o indivíduo. Essas mudanças colocaram a mulher no papel de mãe, esposa e dona de casa e a criança no espaço escolar, fatos cruciais na tentativa de encerramento do trabalhador na esfera privada. A propagação da ideia de que o alcoolismo era a causa de degradação de muitas famílias pobres completava a tentativa de moralização dos pobres. Segundo HALL (1991), “os argumentos contra a bebida faziam largas referências ao lar e à família. A pior consequência do alcoolismo era a destruição e a depravação da família operária”. Por isso, acreditava-se que o trabalhador voltaria para casa após o trabalho, se esta fosse um ambiente salubre e se sua família ali o estivesse esperando.

Difundia-se então a ideologia da higiene a partir dessas questões e as classes pobres, por oferecerem um suposto perigo de contágio segundo segmentos letrados da época, passaram a ser vistas como classes perigosas. Suas moradias eram consideradas ambiente prejudicial à saúde de seus moradores, pois não eram adequadas aos princípios estabelecidos pela nova medicina sanitária. Como na época via-se um vínculo estreito entre questões morais e sociais e as condições de saúde, essas moradias surgiam como símbolos de ameaça social, com influências negativas sobre o caráter do trabalhador. Segundo CORREIA (2004), “as dimensões reduzidas, o pouco arejamento e a escassa iluminação, provocando amontoamentos de indivíduos e coisas em espaços confinados, eram entendidos como condicionantes de um meio propício à geração de moléstias”.

O perigo representado pelos pobres na visão destes setores foi então combatido com a repressão aos seus supostos vícios, iniciando-se a partir daí um amplo movimento de higienização e moralização dos pobres. Também a moradia insalubre, segundo o diagnóstico de intelectuais e médicos adeptos da política sanitarista, passou a ser considerada uma questão a ser resolvida:

“E houve então o diagnóstico de que os hábitos de moradia dos pobres eram nocivos à sociedade, e isto porque as habitações coletivas seriam focos de irradiação de epidemias, além de, naturalmente, terrenos férteis para a propagação de vícios de todos os tipos.” (CHALHOUB, 2006).

No Brasil, as soluções buscadas para essa questão envolveram uma política de demolição de cortiços, casas de cômodos, estalagens e mocambos. Esses atos foram incentivados também por um sentimento nacional de atraso com relação às conquistas técnicas e sociais da civilização europeia, tomada como mais desenvolvida e exemplo a ser seguido³. Junto a isso, legislações municipais restringiam a presença de habitações coletivas com a criação de zonas de proibição de cortiços, vetando a edificação de novos e restringindo a permanência dos existentes (BLAY, 1985).

Por outro lado, dentro de uma política moralizadora, a habitação como espaço modelar foi um dos instrumentos utilizados como agente dessas mudanças. As modificações, vinculadas à expansão da industrialização e adotadas na construção de casas populares a partir de então, visavam atender a demandas de conforto, à saúde e ao aumento de produtividade, quando se buscava convencer as famílias a concentrar o uso do tempo de descanso no interior de suas moradias:

“A partir dos tempos modernos, a moradia, as edificações em geral, a cidade enfim, passaram a ser produzidas de novas maneiras. Os espaços construídos responderam às exigências da industrialização e da modernização social. Novas ‘esferas de vida’ surgiram no âmbito do trabalho e do não-trabalho, a partir da fábrica e do seu contraponto, o slum, o cortiço, depois a vila operária, isto é, a habitação coletiva.” (VAZ, 2002).

O habitat então se modificou de acordo com as exigências e seus espaços internos passaram por uma nova ordenação, o que trouxe outros significados ao ambiente doméstico. Na casa medieval, por exemplo, os ambientes eram multifuncionais e havia

³ Segundo LIRA, “desde a posição dos médicos e engenheiros, generalizava-se uma atitude de recusa da cidade tradicional. Particularmente de suas marcas físicas que, limitadas no espaço, passavam agora a delinear o campo do histórico, símbolo não apenas de um tempo específico, mas de atraso, pobreza, doença e desordem. Não foi ao acaso que, pouco mais ou menos por estes anos, as denúncias e intervenções dos sanitaristas se tornaram tão frequentes.” (LIRA, 1996).

proximidade física entre o trabalhar, comer, brincar e dormir. Durante o século XIX, fortaleceram-se as fronteiras entre o público e o privado, o exterior e o interior, o pessoal e o coletivo. Além de o trabalho ter se deslocado para outros espaços que não o residencial, a habitação moderna passou a ser caracterizada pela divisão em cômodos monofuncionais e quartos individuais. Apenas então houve distanciamento entre as atividades exercidas no interior da casa, assim como entre famílias e empregados, marido e mulher, pais e filhos. RYBCZYNSKI (1986) elenca algumas características principais que a casa adquiriu nesse processo, como intimidade, privacidade, eficiência, conforto, ventilação e iluminação.

Como consequência, desenvolveu-se no interior da moradia uma estrutura própria em que os espaços foram hierarquizados. Trata-se dos cômodos arranjados em três diferentes categorias, de acordo com seu uso, que são um espaço público de representação, um espaço privado de intimidade familiar e espaços de rejeição. A sala de jantar, parte do espaço público de representação, foi tomada como principal lugar de sociabilidade. É nela que acontecem as relações sociais, onde negócios são tratados e casamentos são concluídos, ao mesmo tempo em que é o lugar de cotidiano da família. Os dormitórios começam a admitir unicamente a esfera privada e os espaços de rejeição, cozinhas e banheiros, modificam-se para atender as questões sanitárias (GUERRAND, 1991). Outras questões associadas à indústria, como a busca pela padronização dos projetos e a utilização de materiais pré-fabricados que agilizariam os sistemas construtivos, também contribuíram para a formação da nova moradia⁴.

A disseminação de vilas para operários insere-se no contexto de construção desse novo modelo de habitat. Na Europa, os empreendimentos industriais investiram na construção de vilas operárias por dois motivos distintos, mas complementares. Por um lado, os trabalhadores morariam perto de seus locais de trabalho, por outro ficaria mais fácil os controlar, criando-se dessa forma um duplo papel de benfeitoria e dominação. No Brasil, os fundamentos da produção de habitações pelos industriais foram os mesmos. Além de oferecer aos trabalhadores novas condições de vida,

⁴ Estes fatores, associados à utilização de novas linguagens formais, constituíram a base da Arquitetura e Urbanismo modernos, trazendo para o âmbito doméstico o conceito de “modernidade” e norteando o discurso de Le Corbusier para a “máquina de morar”. A questão da habitação para os trabalhadores tornou-se tema central das discussões sobre arquitetura moderna, dando origem à fundação dos Congressos Internacionais de Arquitetura e Urbanismo, em 1928.

tornando-os mais produtivos, a moradia nas vilas também contribuiu para afastá-los dos hábitos rurais e treiná-los para o trabalho nas indústrias e ferrovias. Com a abolição da escravidão, o modo de morar tradicional, que se utilizava da mão de obra escrava⁵, estava paulatinamente se renovando ao serem introduzidas novas tipologias. Assim, mais que novos modelos, essas experiências refletiam um momento socioeconômico único no país.

O empregador industrial fez da construção de habitações operárias, portanto, uma oportunidade de tentar impor ações disciplinadoras ao trabalhador, assegurando, em nome da ordem, normas e novos modos de vida solidários com o aumento da produtividade no trabalho:

“Estes conjuntos de casas de baixo custo e planta frequentemente coerente com princípios de higiene difundidos à época eram entendidos como um instrumento de saneamento da cidade e de transformação do cotidiano do pobre urbano, visto como marcado pela imoralidade e pela imundície. Em meio ao mundo tido como caótico onde vivia o pobre, as vilas surgiam nestas representações como ilhas de ordem e bem-estar. (CORREIA, 1998).

Sendo assim, a casa passou a ser utilizada pelo empregador como elemento de fixação do trabalhador. A vila operária foi colocada como “estratégia patronal de formação de uma mão-de-obra estável, de ideologias securitárias ou referentes à família”, nas palavras de PERROT (1991).

Por sua vez, o termo “vilas operárias”, genericamente utilizado nas legislações do final do século XIX como forma de incentivo na construção de moradias populares, foi exaustivamente usado tanto para denominar empreendimentos que tinham por finalidade a obtenção de lucro, quanto para denominar as construções feitas por fábricas e ferrovias para alojar seus trabalhadores próximos ao local de trabalho.

De acordo com BONDUKI (1998), havia dois tipos de vilas operárias. Um deles era a construção feita por empresas para abrigar seus funcionários, e outro era a realizada

⁵ Os escravos eram primordiais no funcionamento da casa tradicional. Eles faziam, por exemplo, o abastecimento de água e a eliminação dos dejetos. Com a abolição da escravidão, foi preciso criar uma alternativa para a realização dessas tarefas.

por particulares com o fim de locação ou venda. Como muitas vezes os dois tipos apresentavam as mesmas características físicas, ambos se confundiam no tecido urbano. BONDUKI (1998) os diferencia como “Vilas Operárias de Empresa” e “Vilas Operárias Particulares”, ou simplesmente “Vilas de Empresa” ou “Vilas Particulares”.

Com o entendimento do processo histórico de desenvolvimento desses tipos específicos de moradia, que buscou responder a demandas resultantes da industrialização e do aumento populacional, pode-se compreender como novos modos de morar se desenvolveram e foram disseminados junto à implantação da ferrovia e das fábricas pelo estado.

Reservando-se algumas especificidades, a cidade de Campinas se insere nesse panorama. Sua formação como cidade industrial deve ser entendida no contexto do sistema produtivo cafeeiro. A constituição e configuração do sistema férreo implantado na cidade nesse período foram determinantes para a formação de uma rede urbana significativa, tornando a região um modelo de distribuição e expansão agrícola. Esse cenário de crescimento, no entanto, provocou um aumento substancial da população campineira numa cidade que não contava com infraestrutura para suportar essa demanda, fato agravado pelo surto de febre amarela por toda a década de 1890. Formaram-se, então, comissões para o combate de situações insalubres ou associadas à difusão da febre amarela:

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

Criou-se então uma legislação na cidade de Campinas que possibilitou a construção de muitos conjuntos de moradias denominadas vilas operárias. Essas habitações constituíam-se, especialmente, de pequenas vilas, construídas pela ferrovia e fábricas ou pela iniciativa privada. A construção de ambos os tipos era estimulada por lei municipal na cidade de Campinas (Lei nº 308 de 1923 e Lei nº 457 de 1936), por meio

da isenção de pagamento de taxas, impostos e emolumentos, a quem se propusesse construir moradias econômicas com a finalidade de vendê-las ou locá-las (BADARÓ, 1986).

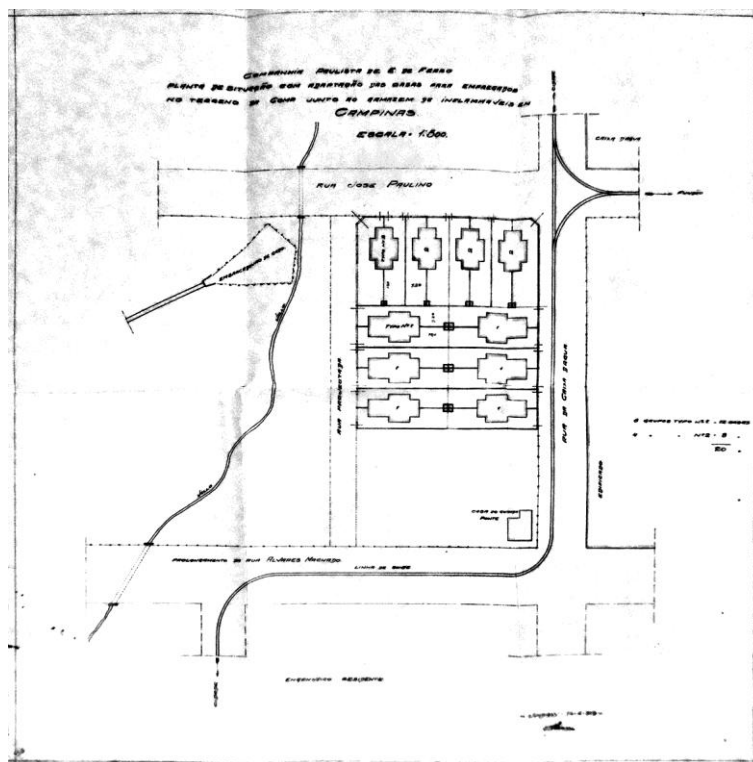
Para avançar no entendimento do tema, é importante conhecer de maneira detalhada a implantação e o processo histórico de alguns conjuntos representativos do contexto geral de construção de vilas operárias na cidade. Deste modo, propõe-se a investigação, no que tange à implantação, à configuração espacial e às características arquitetônicas, da vila ferroviária Ponte Preta, para que se possa conhecer um exemplar ainda hoje existente que foi erguido dentro do panorama histórico aqui descrito.

3 A vila ferroviária Ponte Preta

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro ergueu ao longo de sua existência 1612 casas para seus trabalhadores. Dentre suas vilas ferroviárias encontra-se a vila Ponte Preta, implantada em 1919. No Arquivo Municipal de Campinas encontram-se os desenhos relativos à construção das casas da vila segundo duas tipologias, que constituíam alguns modelos padrões de casas idealizadas pela Companhia Paulista em diversos municípios. Nesses projetos a racionalização era buscada ao máximo, por motivos de economia e rapidez na sua implantação. Pode ser observada nos desenhos a preocupação com as questões higienistas da época, como a existência de porões, medida que permitia a circulação do ar abaixo do piso, e o pé direito e as janelas de acordo com os padrões mínimos propostos no Código de Edificações da cidade de São Paulo (MORAIS, 2002).

No caso da vila Ponte Preta, o modelo de habitação utilizado é residencial unifamiliar, reflexo da ideia que surgia do lar como espaço privado e de regeneração moral e física, que refletia a conversão da habitação em lar íntimo de uma família nuclear. As casas geminadas foram empreendidas segundo três diferentes tipologias, denominadas na planta de implantação casa “tipo n° 1”, casa “tipo n° 2” e casa do guarda⁶.

⁶ Não foi encontrada a planta da “casa do guarda”, localizada na esquina da Rua Álvares Machado com a Rua da Caixa d’Água, mas é provável que a edificação faça parte do conjunto. A casa do guarda é a única edificação representada além das casas da vila. Soma-se a isso a prática usual de vigiar os trabalhadores que ali residiam por parte dos empregadores, o que enfatiza a possibilidade dessa moradia fazer parte do conjunto.



Planta de situação da Vila Ponte Preta. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas (1919).

A tipologia n° 1 tem cozinha, sala e três quartos, enquanto a tipologia n° 2 apresenta cozinha, sala e dois quartos. Os sanitários estão localizados no final de cada terreno. Seis das casas geminadas de tipologia número 1, menores, estão voltadas para a Rua da Caixa d'Água (atual Avenida da Saudade). As outras seis casas estão voltadas para uma rua interna que na planta é denominada Rua Projetada. As oito casas geminadas de tipologia número 2, maiores, se encontram enfileiradas com frente para a Rua José Paulino, que é a rua principal no conjunto. As diferentes tipologias, como no caso da Vila Ponte Preta aqui descrita, e a conseqüente segregação espacial aparecem em diversas outras Vilas Ferroviárias, reproduzindo a hierarquia da empresa na forma de concepção do projeto arquitetônico. Essas tipologias são algumas das definidas pela Companhia Paulista como ideais para serem utilizadas na implantação de suas moradias. Algumas características são comuns a elas, como a preocupação com as questões sanitárias, a racionalização crescente dos sistemas construtivos e a disposição dos cômodos na planta das casas, que atendem a novos conceitos como privacidade. O tamanho da casa, assim como seus adornos e localização dentro das vilas, variavam não apenas de acordo com o número de membros da família, mas também com o cargo que seu habitante ocupava na empresa. Como as casas da Vila Ponte Preta localizam-se nas proximidades dos

antigos armazéns de inflamáveis da Companhia Paulista, acredita-se que seus moradores trabalhavam nesses armazéns. Essa era uma prática comum por parte da empresa ferroviária. Locava-se a moradia do trabalhador próximo ao seu lugar de trabalho para que ele pudesse ser rapidamente chamado, caso necessário, fora de seu expediente.

Nota-se a presença de alguns elementos no desenho de implantação que atestam o modo de vida da época. À esquerda da vila há uma indicação que diz “embarcadouro de gado”, ao lado de um córrego, hoje canalizado. Há também o desenho da linha do bonde, que passava em frente ao conjunto de casas da vila. Duas de suas direções indicam “cidade”, enquanto uma delas indica “fundão”, provavelmente em alusão ao lado menos habitado. Também no lado direito, acima, há a caixa d’água, que dá nome à rua (imagem 1). Ainda hoje a vila tem a mesma configuração urbana, incluindo-se as ruas ao seu redor. As ruas internas, porém, encontram-se obstruídas atualmente, e apenas os moradores tem acesso a elas.

A entrada das casas na Vila Ponte Preta se faz por uma porta lateral antecedida de quatro degraus, necessários para se vencer a altura do porão (ver fachada principal na imagem 3).

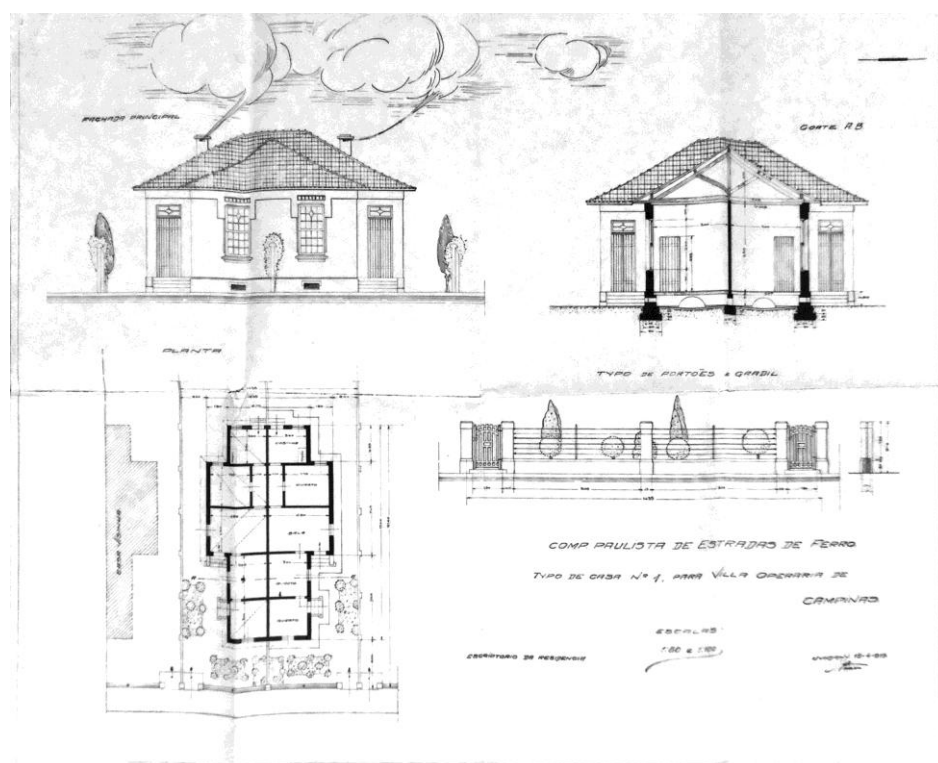


Imagem 3 – Planta da tipologia 1, fachada principal, corte AB e portão da Vila Ponte Preta. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas (1919).

As duas tipologias apresentam a mesma fachada principal, porém a tipologia nº 1 apresenta uma entrada também pelo quarto da frente (imagem 3). Os quartos se localizam na frente da casa e, na tipologia nº 1, os quartos da frente se conectam (imagem 3). Essa era uma prática comum anteriormente, que mudou pouco a pouco com a disseminação da privacidade. Por outro lado, a especialização dos cômodos na Vila Ponte Preta é nítida, havendo a separação dos dormitórios, inclusive no fato de um dos quartos ocupar o cômodo para além da sala. Sobre essas modificações acerca da falta de privacidade e intimidade no antigo modo de morar, RYBCZYNSKI (1986) comenta:

“As casas eram cheias de gente, muito mais do que hoje em dia, e não se conhecia a privacidade. Além disso, os cômodos não tinham funções específicas; ao meio-dia, o atril era retirado e as pessoas sentavam-se à mesa e faziam sua refeição. No final da tarde, a mesa era desmontada e o banco logo virava um sofá. À noite, o que era sala de estar virava quarto de dormir. (...) A vida era uma questão pública, e assim como as pessoas não tinham uma forte consciência de si, elas também não tinham um quarto próprio. (...) Seu uso apontava para a emergência de algo novo na consciência humana: o surgimento do mundo interno do indivíduo, do próprio ser e da família. O significado da evolução do conforto doméstico só pode ser observado nesse contexto.” (RYBCZYNSKI, 1986).

Faz parte da evolução do conforto doméstico a construção dos sanitários ligados à rede de água e esgoto da cidade e próximos às habitações. Na Vila Ponte Preta, eles estão localizados originalmente ao final de cada lote, em conjunto de quatro⁷.

⁷ A cidade de Campinas já era provida de rede de distribuição de água, captação e tratamento de esgoto, pela Companhia Campineira de Águas e Esgotos, desde 1891. Apesar dos desenhos não apresentarem o projeto de instalações elétricas, pode-se dizer que elas foram executadas, pois a cidade dispunha de distribuição de energia elétrica desde 1912, fornecida pela Companhia Campineira de Tração, Luz e Força.

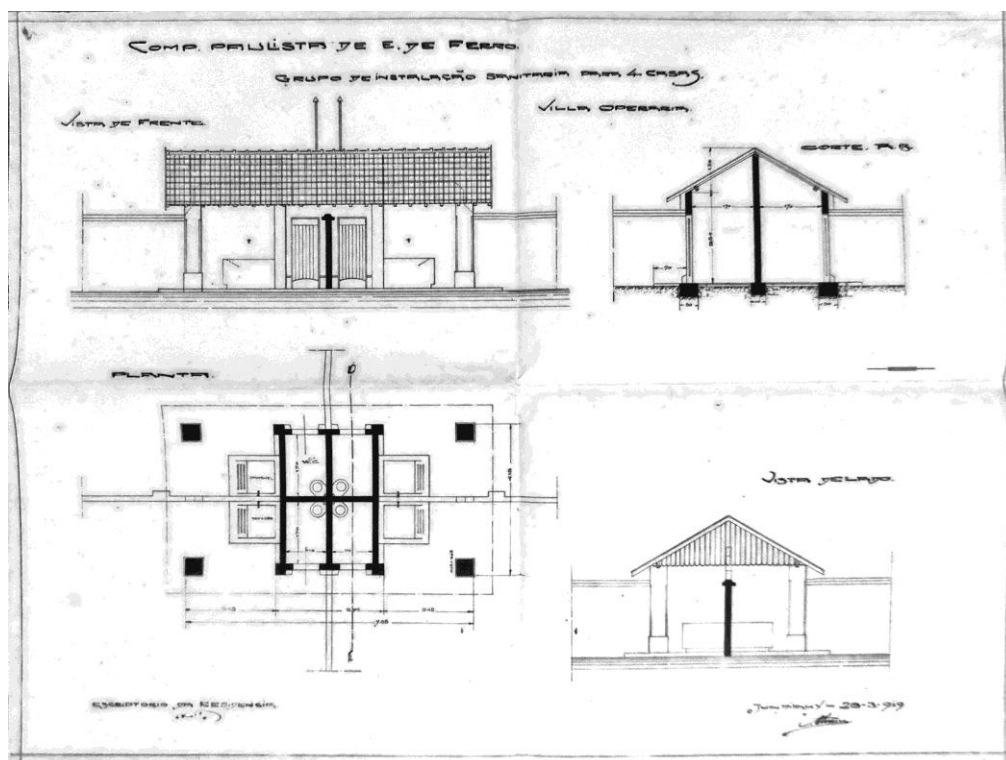
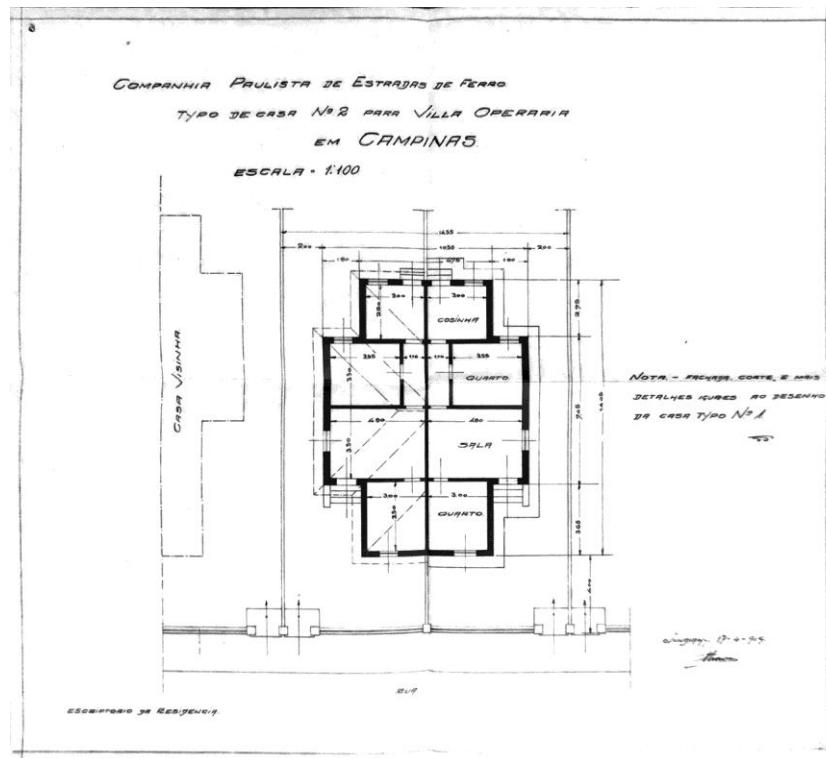


Imagem 2 – Planta de instalações sanitárias da Vila Ponte Preta. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas (1919).

Junto a cada um deles há a lavanderia, que se aproveita da mesma parede e da mesma cobertura. Colocar esses pontos próximos tinha como motivo economizar material, solução inovadora para a época.

Outra característica, relacionada às questões sanitárias, é a ventilação dos espaços. Todos os cômodos têm janelas e na tipologia nº 2 há preocupação em se deixar a abertura voltada para a casa vizinha apenas na sala, guardando a privacidade dos quartos.



Planta da tipologia 2 da Vila Ponte Preta. Fonte: Arquivo Municipal de Campinas (1919).

O recuo lateral é também uma das soluções adotadas com relação à ventilação, além de afastar os vizinhos, o que representa outra escala da separação dos corpos verificada no interior da casa com a especialização e separação dos cômodos. Os portões, cujo desenho faz parte do projeto (imagem 3), reforçam essa separação. O porão de ventilação, de 60cm de altura, era utilizado para evitar a umidade e o mofo das paredes causados pelo contato da alvenaria com o solo. O pé-direito alto, nesse caso 3,50m, era uma prática comum na época que também permitia melhor ventilação.

A cozinha junto ao corpo da casa é uma das mudanças mais importantes desenvolvidas ao longo do século XIX. LEMOS (1978), justifica a interiorização da cozinha com motivos básicos. Estão entre eles o frio intenso nas serras paulistas em volta da Capital, a chuva constante num país que sempre manteve alto índice pluviométrico, a falta de agasalhos dos pobres, o costume indígena do fogo aceso ao lado da rede de dormir e a superposição das funções estar e trabalho doméstico, comum nas habitações populares. Na tipologia nº 1 pode-se observar a presença de uma pia na cozinha (imagem 3), outra inovação trazida com a implantação da rede de

água e esgoto. Há chaminés no desenho simpático da fachada principal (imagem 3), o que significa que essas casas se utilizavam de fogão a lenha.

As moradias da Vila Ponte Preta eram revestidas com massa fina de argamassa de cal e areia com pintura a base de cal (MULLER, 2006). Há ornamentação na fachada principal de características da arquitetura eclética que se resume a um requadro ortogonal acima das portas e logo abaixo da cobertura, passando pelas janelas da frente. Essa ornamentação dá impressão de união das casas geminadas e confere identidade ao conjunto.

As esquadrias podem ser observadas na imagem 3 no desenho da fachada principal e eram em madeira ou em vidro (MULLER, 2006). As janelas são em guilhotina com vidro por fora e duas folhas em madeira sem venezianas por dentro. A janela da fachada principal tem um elemento em linha localizado acima delas, como quadrados em fileira e apresenta peitoril em alvenaria.



Imagem 6 - Casas da Vila Ponte Preta. Fonte: Museu Ferroviário da Companhia Paulista (1986).

As janelas da sala e da cozinha tem apenas a guilhotina em vidro. A porta de entrada apresenta duas folhas em madeira com bandeira em vidro (imagem 3). As portas interiores são de uma folha em madeira sem bandeira. As folhas em veneziana permitem melhor ventilação, ao contrário das anteriores, as folhas cegas. A bandeira

permite iluminação permanente. Ambas as soluções foram desenvolvidas para se atender as especificações da época relacionadas ao sanitarismo.

Ao longo dos anos as casas sofreram diversas modificações, principalmente no que diz respeito às esquadrias e à incorporação dos sanitários ao corpo da casa, além de alguns acréscimos de área construída. Muitas de suas características originais, assim como diversas modificações, podem ser notadas nas imagens 6 e 7. A ornamentação e a disposição das aberturas são as mesmas. Já os portões e as esquadrias são os elementos que mais sofreram modificações ao longo do tempo. A necessidade de uma cobertura para abrigar veículos, por sua vez, foi o principal motivo de descaracterização das fachadas. Mas, segundo a visão da autora⁸, de modo geral o conjunto se mantém, assim como a casa do guarda. Em 2004 foi aberto o processo de tombamento da vila junto ao CONDEPACC – Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas, mas ele ainda não foi finalizado. Segundo MULLER (2006), a intenção do órgão é estabelecer parâmetros de conservação e manutenção das casas, mantendo suas características sem intenção de refazer o perfil da população local, formada por ferroviários aposentados e famílias descendentes de pessoas que trabalhavam na ferrovia.

4 Considerações finais

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

⁸ Esse estudo faz parte da pesquisa com a intenção de obtenção do título de mestre que a autora realiza no Programa de Pós-graduação do Instituto de Arquitetura e Urbanismo – USP (conceito CAPES 6). A pesquisa intitula-se “Habitação e Ferrovia: vilas operárias de Campinas” e tem o apoio da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP).

Do ponto de vista arquitetônico, o desenho dos modelos de Vilas Ferroviárias adotados pela Companhia Paulista se baseou nas discussões da época, tais como a influência do meio sobre o indivíduo e as preocupações relacionadas ao sanitário. Havia claro interesse na construção de moradias salubres para que o trabalhador fosse mais produtivo. Sendo assim, era primordial que o ferroviário “pai de família” quisesse voltar para casa depois do expediente, estando dessa forma supostamente mais disposto a trabalhar no dia seguinte. Por terem desenvolvido soluções a essas questões, a implantação das vilas ferroviárias junto aos complexos ferroviários levou a diversas cidades novos modos de morar, influenciando habitações no interior do estado.

No caso da Vila Ponte Preta, podemos notar a transição do modo de morar tradicional para o moderno, evidenciando o fato de que as vilas ferroviárias erguidas pela Companhia Paulista incorporaram essas mudanças. Nessas habitações operárias, com limitações de ordem econômica, se mostra presente a estética da ordem, da disciplina, da retidão e da salubridade. A ideia da domesticação do homem pobre se encontra aqui presente e essas edificações atendem na sua maioria aos anseios dos novos padrões que se implantavam. Portanto, essas vilas operárias contribuíram para a disseminação dos novos modos de morar que se desenvolviam na época.

Sendo assim, a preservação da Vila Ponte Preta, assim como de outros exemplares de Vilas Ferroviárias, é importante não só pela memória dos operários, dos movimentos de classe, da história política da cidade e dos aspectos sociais da época em questão, mas também pela sua implantação e constituição urbana e arquitetônica, assim como pelo estilo eclético de suas construções.

5 Referências

BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. **Campinas, o despontar da modernidade**. Campinas, CEAP/PUCCAMP, 1996, Centro de Memória, Unicamp.

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

BITTENCOURT, Luiz Cláudio. **Desenho Urbano de Campinas: implantação e evolução**. São Paulo, Dissertação de Mestrado FFLCH – USP, 1990.

BLAY, Eva Alterman. **Eu não tenho onde morar: vilas operárias na cidade de São**

Paulo. São Paulo, SP, Nobel, 1985.

BONDUKI, Nabil Georges. **Origens da habitação social no Brasil: arquitetura moderna, lei do inquilinato e difusão da casa própria.** 4.ed. São Paulo, Estação Liberdade, FAPESP, 2004.

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

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

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

CYRINO, Fábio. **Café, ferro e argila a história da implantação e consolidação da the San Paulo (Brazilian) Railway Company Ltd. através da análise de sua arquitetura.** São Paulo, Brasil, Landmark, 2004. Universidade de São Paulo, 2000.

GRIECO, José L. R. Ferreira. **A idéia de vida em comunidade – A apropriação contemporânea do conceito de vila: estudo de caso no município de Campinas.** Tese de mestrado, Puc-Campinas, 2011.

GUERRAND, Roger- Henri. **Espaços Privados.** In: História da vida privada, V. 4. São Paulo, Companhia das Letras, 1991.

HALL, Catherine. **Sweet Home.** In: História da vida privada, v.4. São Paulo, Companhia das Letras, 1991.

LEMOS, Carlos Alberto Cerqueira. **Alvenaria burguesa. Breve história da arquitetura residencial de tijolos em São Paulo a partir do ciclo econômico liderado pelo café.** 2. ed. rev. e ampliada. São Paulo, Nobel, 1989.

LIRA, José Tavares Correia de. Sampaio, Maria Ruth Amaral de (orient). **Mocambo e cidade: regionalismo na arquitetura e ordenação do espaço habitado.** São Paulo, 1997.

MORAIS, Marcelo de. **As vilas ferroviárias paulistas – Arquitetura e as relações urbanas nos núcleos habitacionais ferroviários.** São Carlos, EESC, 2002. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.

MULLER, Christine. **Vila Ferroviária Ponte Preta – Campinas/SP. Passado e Futuro.** Campinas, Puccamp, 2006. Dissertação de Mestrado em Arquitetura e Urbanismo.

PERROT, Michelle. **Maneiras de morar.** In: História da vida privada, V. 4. São Paulo, Companhia das Letras, 1991.

RYBCZYNSKI, Witold. **Casa pequena história de uma ideia.** 3. ed. Rio de Janeiro, Record, 2002.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. **Ferrovia e ferroviários - uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa.** São Paulo, Editora Autores Associados, Cortez Editora, 1982.

VAZ, Lilian Fessler. **Modernidade e moradia: habitação coletiva no Rio de Janeiro, séculos XIX e XX.** Rio de Janeiro, 7Letras, 2002.

Sites

<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/benstombados/verBem.php?id=229> – Consultado em 30/04/2012.

Instituições Consultadas

Arquivo Municipal de Campinas – Campinas/SP

Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas – Campinas/SP

Museu Ferroviário da Companhia Paulista – Jundiaí/SP