

O BAIRRO VILA INDUSTRIAL EM CAMPINAS (SP):

ENTRE A PRESERVAÇÃO E O PLANO DIRETOR

MARIANA FIGUEIREDO RAPOSO, PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS, CAMPINAS, SÃO PAULO, BRASIL

Graduada em Arquitetura e Urbanismo e mestre pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas na POSURB-ARQ (bolsista CNPq modalidade GM). Grupo de Pesquisa “Patrimônio, Políticas de Preservação e Gestão Territorial” e Linha de Pesquisa “Teoria, História e Crítica em Arquitetura e Urbanismo”, com a pesquisa “O bairro da Vila Industrial em Campinas (SP): entre a preservação e o Plano Diretor”.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0001-6043-6904>

E-mail: mariana.fr6@puccampinas.edu.br

ANA PAULA FARAH, PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS, CAMPINAS, SÃO PAULO, BRASIL

Arquiteta e Urbanista pela Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC–Campinas) e Università degli Studi di Ferrara - Itália. Especialista em Restauro Arquitetônico pela PUC–Campinas e PUC–Paraná. Mestre em Tecnologia do Ambiente Construído pela Escola de Engenharia de São Carlos e Doutora em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo pela Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Professora do Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo e da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC–Campinas.

Orcid: <https://orcid.org/0000-0002-3041-7726>

E-mail: ana.farah@puc-campinas.edu.br

DOI

<http://doi.org/10.11606/issn.1980-4466.v18i35p173-200>

RECEBIDO

14/03/2023

APROVADO

14/06/2023

O BAIRRO VILA INDUSTRIAL EM CAMPINAS (SP): ENTRE A PRESERVAÇÃO E O PLANO DIRETOR

MARIANA FIGUEIREDO RAPOSO, ANA PAULA FARAH

RESUMO

Este artigo tem por objetivo compreender a interface entre a preservação e o instrumento do Plano Diretor no bairro histórico da Vila Industrial, na cidade de Campinas, estado de São Paulo. O escopo da interface foi desenvolvido a partir da análise do bairro, um território com grande demanda patrimonial que possui características culturais e arquitetônicas preservadas ao longo do tempo. A investigação compreende como se formou a Vila Industrial e em quais condições se configura nos dias de hoje, com o intuito de verificar os impactos que esse território enfrenta, a partir da Lei Complementar nº 189, de 08 de janeiro de 2018, quando houve a revisão do Plano Diretor de Campinas. Para conduzir este estudo, a metodologia utilizada se baseou no referencial teórico-crítico, por meio de investigação dos referenciais teóricos e da análise técnica operacional, que abarcou as questões relacionadas ao instrumento do Plano Diretor vigente. Portanto, procurou evidenciar a importância da preservação do patrimônio arquitetônico e urbano da Vila Industrial e sua interface com o Plano Diretor, além de compreender como os conceitos de preservação são interpretados por meio desse instrumento.

PALAVRAS-CHAVE

Planejamento territorial urbano. Patrimônio arquitetônico. Plano diretor.

THE VILA INDUSTRIAL NEIGHBORHOOD IN CAMPINAS (SP): BETWEEN PRESERVATION AND THE MASTER PLAN

MARIANA FIGUEIREDO RAPOSO, ANA PAULA FARAH

ABSTRACT

This article aims to understand the interface between preservation and the instrument of master plan in the neighborhood of Vila Industrial, located in the city of Campinas (São Paulo, Brazil). The scope of the interface was developed from the analysis of the historic district of Vila Industrial, a territory with great patrimonial demand, which has cultural and architectural characteristics that have been preserved over time. The investigation understands how Vila Industrial neighborhood was formed and in what conditions it is configured today, with the intention of verifying the impacts that this territory faces from the Complementary Law no. 189, of January 08 2018, when there was the revision of the Master Plan of Campinas. To conduct this study, the methodology used was from the theoretical-critical referential, through the investigation of theoretical references and the operational technical analysis that covered the issues related to the instrument of the Master Plan in force. Therefore, it sought to highlight the importance of preserving the architectural and urban heritage of Vila Industrial and its interface with the master plan, besides understanding how the concepts of preservation are interpreted by means of this instrument.

KEYWORDS

Urban and territorial planning. Architectural heritage. Master plan.

1 INTRODUÇÃO

A cidade de Campinas, interior do estado de São Paulo, teve seu crescimento e expansão atrelados ao desenvolvimento industrial, principalmente no que se refere à construção das linhas ferroviárias instaladas em seu território para o escoamento da produção cafeeira. A Vila Industrial, bairro localizado próximo ao centro, é um território formado essencialmente em consequência dessa expansão industrial e da instalação do Complexo Ferroviário, dispondo de um conjunto arquitetônico e urbano muito significativo para a cidade.

Segundo o geógrafo Rafael Roxo dos Santos, desde o final do século XIX a Vila Industrial se configurava como bairro a abrigar “trabalhadores da ferrovia, indústrias e curtumes” (SANTOS, 2013, p. 4) por estar situado em um tipo de “periferia urbana” e ser considerado desvalorizado (SANTOS, 2002 *apud* SANTOS, 2013, p. 30).

A configuração da Vila Industrial como bairro de estruturas insalubres e indesejáveis para a cidade de Campinas fez com que, ao longo dos anos, esse território e a memória de seus trabalhadores fossem esquecidos, sendo, nos dias de hoje, a população de menor renda detentora dos cuidados com o patrimônio local (SANTOS, 2013, p. 6-7). Para melhor entendimento dessas questões patrimoniais na Vila Industrial, é importante salientar, inicialmente, os conceitos de patrimônio na atualidade.

Com o passar do tempo, a percepção sobre patrimônio foi se ampliando, compreendendo-se, em suas variadas dimensões (arquitetônica, histórica, artística, cultural, entre outras), que um bem é destinado ao usufruto de um grupo social, constituído por “legado de crenças, conhecimentos, técnicas, costumes, tradições, que vão sendo transmitidos de geração para geração” (FARAH, 2019, p. 110). Ou seja, o legado da materialidade e da imaterialidade é tido como suporte de determinadas práticas e significados sociais, constituindo-se, assim, a sua própria identidade.

O entendimento da preservação do patrimônio deve ultrapassar a leitura de edifícios isolados, criando assim uma análise dinâmica que aborda as questões sociais, históricas, econômicas, culturais, climáticas, geográficas e paisagísticas do território, não podendo ser considerados como bens isolados dos demais; sendo “os espaços entre as construções, a praça, suas formas e escalas, a continuidade e a regularidade dos edifícios que a enquadram, tão importantes quanto o monumento arquitetônico isolado” (RUFINONI, 2012, p. 21). O território, em sua totalidade, é o resultado de inúmeros fatores que, em conjunto, funcionam paralelamente para criar uma grande estrutura; por isso, deve sempre ser analisado em conjunto.

O patrimônio e a identidade da Vila Industrial encontram-se ameaçados devido à implantação da nova revisão do Plano Diretor de Campinas, a Lei Complementar nº 189 de 8 de janeiro de 2018. Para este artigo, será analisada essa versão do Plano Diretor, a última revisão, com o objetivo de verificar se a interface entre a preservação e o instrumento do Plano Diretor foi considerada para a realização da revisão que culminou na Lei Complementar.

Ao não compreender o bairro como um todo, a nova revisão do Plano Diretor (Lei Complementar nº 189 de 8 de janeiro de 2018) coloca em risco a integridade do patrimônio material e imaterial industrial, ferroviário e operário, presente da região. O artigo busca compreender a interface entre o campo da preservação e o instrumento do Plano Diretor, interpretando de que maneira a legislação vigente impacta o território. Apesar da criação de uma Zona Especial de Preservação Cultural (Zepec) para o bairro e de se utilizarem os instrumentos de preservação previstos, está implícito que o Novo Plano Diretor de Campinas permite que a forte presença do mercado imobiliário e algumas ações descaracterizem a identidade do bairro, resultando, a médio e longo prazo, no processo de gentrificação.

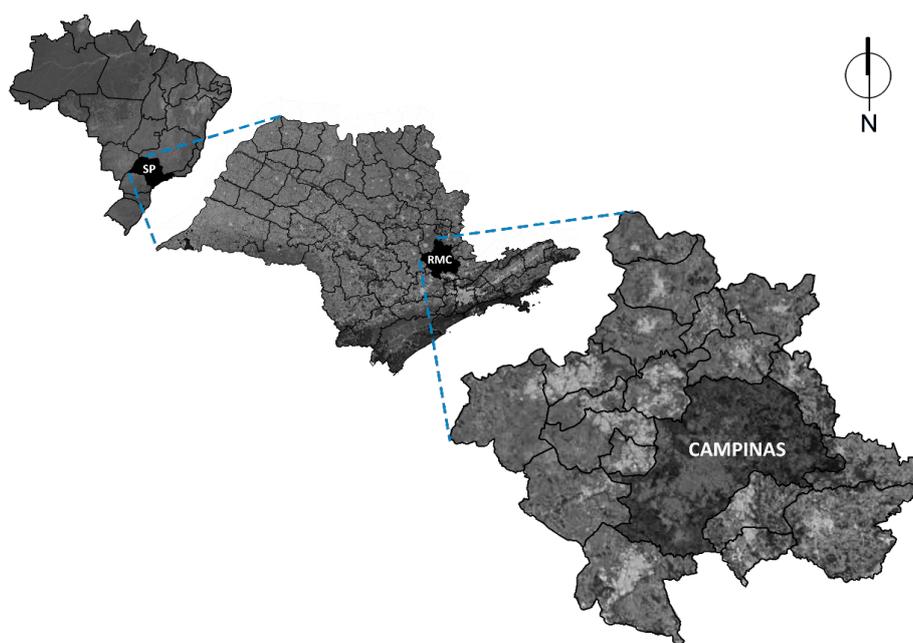
Pretendeu-se alcançar como resultado deste artigo a compreensão dos processos que formaram o território da Vila industrial, evidenciando a necessidade de uma leitura pormenorizada do bairro com a finalidade de reforçar seus aspectos patrimoniais, analisando os impactos da nova revisão do Plano Diretor e destacando as ações que estão se concretizando no território¹.

2 CAMPINAS E O BAIRRO DA VILA INDUSTRIAL

A cidade de Campinas (Figura 1) se localiza no Sudeste brasileiro, interior do estado de São Paulo, tendo suas origens ligadas à abertura dos caminhos para o sertão de Goiás e Mato Grosso, em meados do século XVIII (SEMEGHINI, 1991, p. 16), através dos “Caminhos dos Goiaes”².

Figura 1

Brasil, estado de São Paulo e Região Metropolitana de Campinas.
Fonte: Google Earth.
Adaptado por Mariana Figueiredo Raposo e Luana Coelho Silveira.



1. Esse artigo faz parte da dissertação de mestrado de mesmo título, desenvolvida pela autora Mariana Figueiredo Raposo e orientada pela autora Ana Paula Farah, apresentada ao Programa de Pós-Graduação *Stricto Sensu* em Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de Campinas para a obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo. A pesquisa foi financiada pela CNPq, com a Bolsa Modalidade Mestrado – GM.

2. Para mais informações, consultar: BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. *Campinas, o despontar da modernidade*. Campinas: Unicamp, 1996.

Sua fundação se deu oficialmente em 14 de julho de 1774, data em que foi celebrada a primeira missa na ainda chamada Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso (ROCHA FILHO, 2005, p. 8). Em 1797, foi elevada à categoria de Vila de São Carlos e, em 1842, recebeu o nome de Campinas e se firmou como cidade (ROCHA FILHO, 2005, p. 9).

Após sua fundação como cidade, o desenvolvimento de Campinas esteve atrelado ao ciclo da cana-de-açúcar, tornando-se a maior produtora de açúcar no estado de São Paulo (SEMEGHINI, 1991, p. 17). A economia da cana-de-açúcar foi perdendo importância e ficando em segundo plano, sendo substituída gradativamente pela monocultura cafeeira a partir do início do século XIX — mais intensamente a partir de 1870 (ANDREOTTI, 2015, p. 34), quando os cafezais foram substituindo os engenhos de cana-de-açúcar. Conforme reitera Silva,

embora tornando-se economicamente inexpressivo, o açúcar irá conviver com o início da atividade cafeeira, uma vez que o retorno do investimento inicial na produção de café era demorado. O convívio do açúcar e do café deve ter sido algo normal na região durante décadas (SILVA, 2006, p. 83).

Ainda que a cultura cafeeira tenha sido introduzida no Brasil desde meados do século XVIII, apenas no início do século XIX sua produção ganhou impulso e relevância suficiente para a exportação (SEMEGHINI, 1991, p. 20). Em meados de 1860, Campinas já era a maior produtora de café da província de São Paulo (ZALUAR, 1977, p. 51 *apud* SEMEGHINI, 1991, p. 26-27). O destaque que a cidade ganhou com o café resultou em crescimento econômico não só para a região, mas para todo o estado de São Paulo.

A riqueza gerada pelo crescimento do ciclo do café atraiu atividades industriais e comerciais que viriam a se estabelecer na região, modificando a vida de seus moradores significativamente, tanto no âmbito urbano quanto rural. Segundo Silva (2006, p. 95), “os frutos dessa aliança inseparável – café, ferrovia e aceleração da vida urbana – foram responsáveis pelas mudanças materiais nas fazendas e pela alteração nos hábitos e na mentalidade do campo”. A vida na cidade ia se modificando conforme aumentava a demanda do café, reafirmando sua importância não só para a economia, mas para toda a formação do território.

A demanda do café resultava em crescimento econômico, que, por sua vez, aumentou os investimentos na cidade e modificou a forma de

vida de seus moradores. Diversos empreendimentos e realizações tiveram início na década de 1860, como, por exemplo, lojas de fazendas e ferragens, armazéns de secos e molhados, fábricas diversas, escolas, teatro e hotéis (SEMEGHINI, 1991, p. 27).

As linhas de ferro da cidade, pertencentes às companhias Paulista, Mogiana e Sorocabana, foram trazidas com o intuito de saciar as altas demandas do escoamento do café. A construção da malha ferroviária se deu na década de 1870, “época em que o Oeste Paulista, com Campinas à frente, sedia um capítulo principal da história do capitalismo brasileiro” (FIGUEIRA DE MELLO, 1991, p. 25). A cidade atravessava uma década de grande visibilidade, recebendo a atenção da imprensa, da indústria e do comércio, e ganhava destaque por ter superado o “secular problema da distância” (FIGUEIRA DE MELLO, 1991, p. 27), fato que não só adicionava rapidez ao processo como também evitava o desperdício, além de baratear os custos de transporte.

A ferrovia foi responsável não só pela expansão urbana de Campinas, mas também pelo caráter articulador do território adquirido entre o século XIX e o século XX. Por outro lado, a estrada de ferro criou barreiras físicas na cidade, região em que bairros adjacentes ao centro se formariam nos próximos anos, derivados da segregação espacial. Surgia então o primeiro bairro para além da área central: a Vila Industrial (ANDREOTTI, 2015, p. 39).

2.1 A conformação do bairro industrial

A Vila Industrial surgiu como um bairro proletário, associado à instalação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em 1872, e da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, em 1875 (SEMEGHINI, 1991, p. 28).

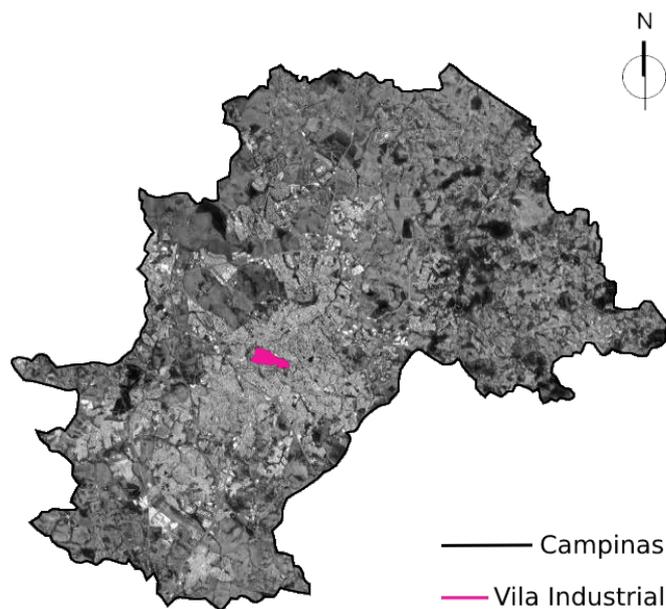
O bairro possui um histórico singular se comparado aos outros bairros da cidade. Segundo Santos (2013), podemos compreender sua formação a partir de dois pilares que a tornam um território único: o isolamento devido à instalação nos arrabaldes urbano, por conta da segregação socioespacial, resultando numa autonomia que garantiu uma dinâmica própria ao bairro, independente do centro; e, atualmente, as dinâmicas de valorização, com o mercado imobiliário presente e muito ativo, além de uma grande demanda de bens de interesse para a preservação (SANTOS, 2013, p. 50).

O território onde se encontra a Vila Industrial (Figura 2) abrigou estruturas consideradas insalubres (SANTOS, 2013, p. 51), sendo a primeira delas o

Lazareto dos Morféticos, instalado em 1863, acompanhado de uma capela. Posteriormente, a Vila abrigou um conjunto de cemitérios localizados às costas do que viriam a ser os trilhos da estrada de ferro (SANTOS, 2013, p. 4).

Figura 2

Localização atual da Vila Industrial.
Fonte: Google Earth.
Adaptado por Mariana Figueiredo Raposo.



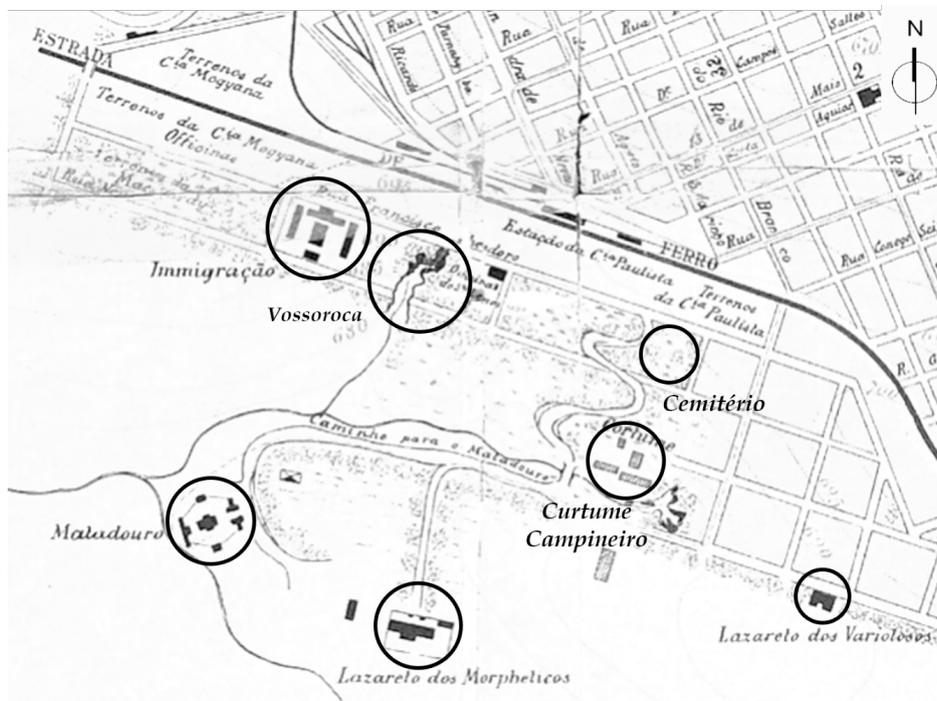
Segundo Pupo (1980), o bairro foi se desenvolvendo sob a influência da chegada da ferrovia na cidade, principalmente, em decorrência das oficinas pertencentes à Companhia Paulista de Estrada de Ferro, de 1867, e à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, de 1872.

Conforme descreve Santos (2013, p. 51), a instalação do Complexo Ferroviário que abrange a estação ferroviária e os demais edifícios, como o pátio de manobras, os armazéns e as oficinas de manutenção, deu-se numa área de platô ao longo do espigão das bacias dos rios Atibaia e Capivari. Segundo Corrêa e Gonçalves Junior (2019, p. 163), a construção da linha férrea nesse espaço reforça o papel segregador, adotado como um objeto técnico ordenando o território, precisamente, dividindo a cidade.

Além de abrigar infraestruturas públicas consideradas indesejáveis e insalubres (Figura 3), o bairro foi implantado em um território próximo ao córrego do Piçarrão, área de difícil acesso e alagadiça (BADARÓ, 1996, p. 30), cujos terrenos eram muito desvalorizados. Portanto, sua implantação se deu considerando áreas que não teriam condições de grandes negociações e valorização no futuro.

Figura 3

Estruturas instaladas na Vila Industrial.
Fonte: AMARAL, Leopoldo.
Campinas: Centro de Memória – Unicamp.
Disponível em: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Cidade_de_Campinas_em_1900.jpg.
Adaptado pela autora.



Os operários de ambas as companhias, das oficinas, do pátio de manobras e do armazém de baldeação, além da hospedaria dos imigrantes, buscaram se estabelecer nas imediações do Complexo, procurando terrenos que não eram muito valorizados (PUPO, 1980), promovendo a expansão da direção sul deste território. Dessa forma, a região foi ocupada por uma população de classe social menos privilegiada, desenvolvendo, assim,

uma segregação socioeconômica e cultural na cidade, além da barreira física já existente devido à ferrovia.

A construção das estradas de ferro teve início em 15 de março de 1870, com a ferrovia chegando à cidade de Campinas. A Companhia Paulista de Estrada de Ferro teve iniciativa e capital dos fazendeiros de Campinas, contando com o financiamento e a assistência inglesa (PRADO JÚNIOR, 1989, p. 90). Seu Complexo Ferroviário, unido mais tarde ao da Companhia Mogiana, chegou a Campinas em 1884, após a consolidação econômica e de um núcleo urbano já existente na cidade (GUAZELLI, 2014, p. 25).

O Complexo Ferroviário, conhecido hoje como Fepasa, é formado por diversos edifícios, distintos entre si, que constituem um único conjunto ligado à ferrovia. A inauguração de seu edifício principal, a Estação da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ocorreu em 11 de agosto de 1872 (SESSO JUNIOR, 1970, p. 47).

A importância da estação ferroviária não se resume somente ao Complexo Ferroviário (Figura 4). Sua presença também configurou o território da Vila Industrial, pois “polarizou e atraiu para si a malha urbana” (REIS FILHO, 1979, p. 1). A estação era o centro das atenções e interesses da época, ditando também as construções que surgiram ao seu redor. O bairro, devido à presença da ferrovia, abrigou as casas dos operários que trabalhavam nas Companhias Mogiana e Paulista. Uma vez que houve o fechamento dos conjuntos de cemitérios em 1881 (MENDES, 1963, p. 35 *apud* SANTOS, 2013, p. 33), as primeiras casas operárias foram construídas na região, utilizando o espaço então livre para a construção das moradias que viriam a formar, de fato, o bairro Vila Industrial. A divisão territorial ocasionada pela ferrovia também resultou na segregação das moradias de seus trabalhadores. Por necessitarem de um local próximo para abrigar seus funcionários, as companhias ferroviárias compraram lotes para que fossem construídas as casas de seus empregados mais importantes. Como reitera Guazelli, a presença das vilas operárias que fazem parte do Complexo Ferroviário teve influência permanente “no processo de formação econômica e urbana da cidade” (2013, p. 171). Após a construção das vilas, o bairro continuou se desenvolvendo a partir da ferrovia, principalmente após o início do século XX (Figura 5).

Figura 4

Localização atual dos edifícios da Fepasa.
 Fonte: Google 45° Imagery. Adaptado pela autora.

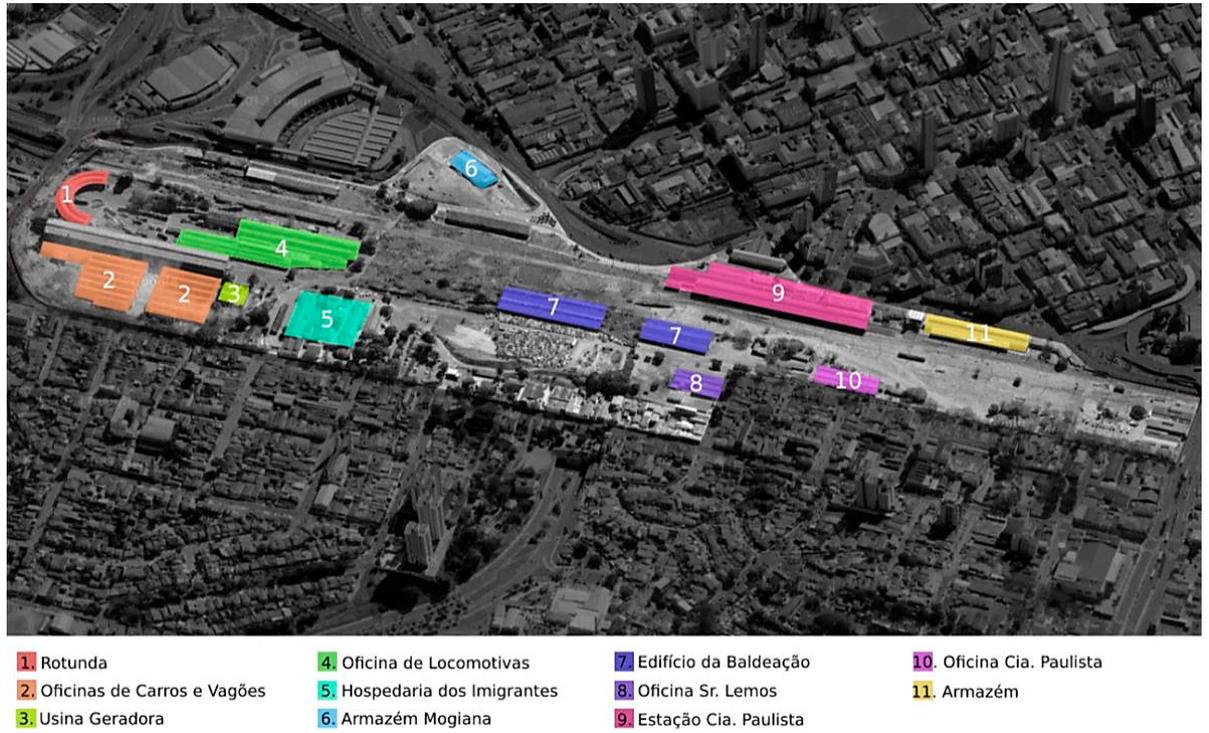
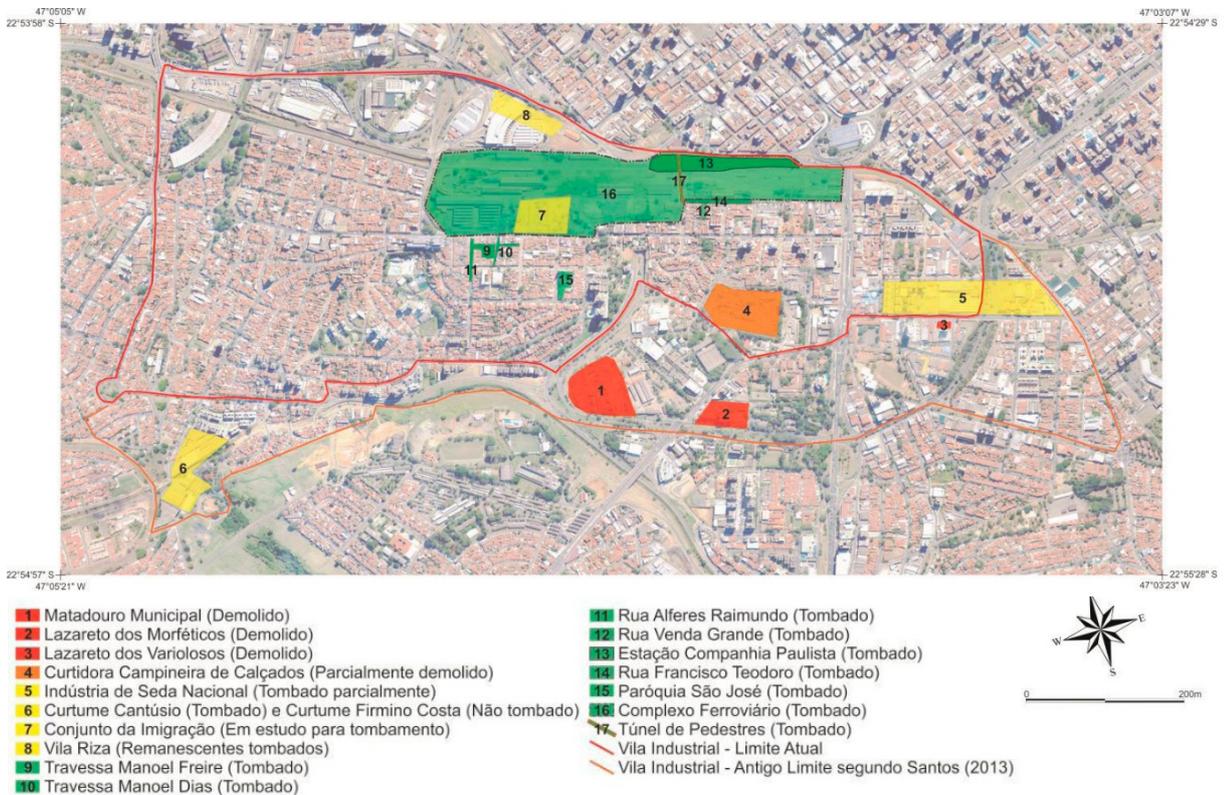


Figura 5

Vila Industrial - área dos imóveis do passado projetada sobre a área atual.
 Fonte: Google, 2012.
 Elaborada por: CORRÊA, Thamires Cristine; PAIVA, Ranieri Garcia, 2014.
 In: CORRÊA; GONÇALVES JUNIOR, 2019, p. 169.



Com o passar dos anos, a região da Vila Industrial foi sendo ocupada intensamente devido ao crescimento da área central da cidade de Campinas. No entanto, o bairro seguiu isolado de seu entorno, conforme reafirma Andreotti:

Contudo, por conta da ocupação que privilegiou a ligação com o centro, aliada às características pantanosas, relevo acidentado, os limites estabelecidos pelos trilhos do trem e o córrego, condizentes com a segregação que se pretendia para sua população e atividades, o bairro da Vila Industrial não estabeleceu sólidos vínculos com o entorno (ANDREOTTI, 2015, p. 129).

Ao criar a barreira física, a ferrovia fez com que o território fosse segregado geograficamente aos olhos de quem passasse pela região, criando uma fragmentação muito evidente. A Vila Industrial apresenta vestígios de suas atividades ferroviárias e industriais até os dias de hoje. Portanto, insere-se no território como um importante bairro a ser preservado, pois narra a história da formação da cidade de Campinas e resguarda a materialidade e imaterialidade da memória do povo operário.

3 ENTRE A PRESERVAÇÃO E O PLANO DIRETOR

O Plano Diretor, delineado pelo Estatuto da Cidade (Lei Federal nº 10.257, de 10 de julho de 2001³), é o instrumento que prefigura as transformações do território e estabelece regras que definem as atividades urbanas e rurais pelas quais o território exerce sua dinâmica de desenvolvimento.

O Estatuto da Cidade regulamenta os artigos 182 e 183 da Constituição Federal de 1988⁴ (SANTIN; SANTOS, 2016, p. 577) e estabelece a obrigatoriedade do Plano Diretor para a utilização de seus instrumentos urbanísticos (BRASIL, 2001); contudo, há a necessidade de uma somatória de ações conjuntas para que, de fato, a cidade cumpra sua função social. O Estatuto da Cidade:

traz aos municípios novos meios para a proteção do patrimônio histórico, dando à propriedade urbana e à cidade, como um todo, uma função social, com o objetivo de melhoria da qualidade do meio ambiente urbano, em todas as suas dimensões (SANTIN; SANTOS, 2016, p. 577).

3. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: nov. 2022.

4. Disponível em: http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/constituicao.htm. Acesso em: nov. 2022.

O Estatuto elaborou novos instrumentos de políticas públicas que são ferramentas para auxiliar a preservação do patrimônio cultural, arquitetônico e urbano.

Tratando-se de um instrumento de política urbana, o Plano Diretor deve utilizar suas ferramentas em conjunto para melhor garantir a preservação do patrimônio cultural, arquitetônico e urbano, do qual é um instrumental eficaz para o controle do ambiente construído, mediante um processo de conhecimento da apreensão e percepção da cidade para proporcionar subsídios para futuros projetos de planejamento urbano e para que a memória coletiva seja, de fato, preservada. Contudo diversos órgãos de preservação no país prendem-se ao recurso do tombamento para preservar edifícios específica e isoladamente, ao invés de utilizar o próprio instrumento do Plano Diretor para auxiliá-los na preservação de seu patrimônio cultural.

Compreendendo as diferentes escalas e percepções da cidade, enfatizando as diferenças entre história e memória, é possível entender o território em sua totalidade como um processo não fixo. A leitura do patrimônio neste viés se torna mais completa e próxima da realidade nos dias de hoje, pois existem diversos estudos de caso, exemplos, discussões, eventos, publicações e ferramentas disponíveis ao alcance de profissionais. É necessário, também, para além do uso de ferramentas, democratizar o acesso ao patrimônio, visto que gera identidade, e sua função é transmitir a cultura de uma sociedade. É preciso ter direito ao patrimônio; mas também direito a usufruir do patrimônio.

Portanto, o papel do Plano Diretor como ferramenta deve ser articulado e simultâneo às questões do patrimônio, considerando-o como parte viva e fundamental da elaboração de suas legislações. O Plano Diretor e a preservação do patrimônio cultural podem e devem caminhar juntos em busca da construção de cidades melhores, que sempre estão em transformação, porém trabalham para preservar sua essência e a transmissão de seu legado da melhor maneira possível para as gerações futuras. Por esse motivo, a participação popular se faz tão necessária para a construção de cidades mais justas. A preservação do patrimônio cultural que faz parte da cidade e, por sua vez, necessita do suporte da memória e de sua identidade para a sua sobrevivência, em que há contínuas transformações, requer

um controle do território, portanto, o instrumento do Plano Diretor e os conceitos da preservação devem caminhar juntos.

3.1 O Plano Diretor em Campinas

Campinas dispôs, ao longo de sua história, de uma série de posturas adotadas para o controle e a expansão da cidade⁵. Um dos projetos de maior repercussão no território foi o Plano de Melhoramentos Urbanos⁶, concebido a partir da necessidade de medidas profiláticas apontadas pela “elite campineira” após uma epidemia de febre amarela ocorrida na cidade (BADARÓ, 1996, p. 10). O objetivo do plano foi promover o aprimoramento das condições urbanas da cidade para alcançar o desejado “progresso” – que se identificava com a industrialização. Para isso, foi contratado o engenheiro arquiteto Prestes Maia, entre 1934 e 1962, para o desenvolvimento do Plano que influenciou significativamente a organização espacial de Campinas por quase três décadas (BADARÓ, 1996, p. 10).

O Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia foi um plano de elaboração e de execução em longo prazo com iniciativa da Prefeitura Municipal, implementado durante diversas gestões em Campinas. Tanto a população quanto a iniciativa pública mantiveram empenho para realizá-lo integralmente (BADARÓ, 1996, p. 14). Em 1951, foi realizada uma revisão do Plano de Melhoramentos Urbanos (Lei nº 640, de 1951) que teve duas fases de implantação, sendo a primeira fase, de 1934 a 1955, quando foi executada a revisão, e a segunda fase, de 1956 a 1962. Prestes Maia dividiu a cidade considerando quatro funções: habitação, recreação, trabalho e circulação (BADARÓ, 1996, p. 148).

Campinas empenhou diversos esforços para a realização de seu Plano Diretor. Para este artigo, são de interesse cinco deles: o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado do Município de Campinas, de 1970; o Plano

5. Para maiores informações, consultar: FRACCARO, Laura. Vender e viver: posturas e comércio, Campinas, século XIX. *Revista do Arquivo Geral da Cidade do Rio de Janeiro*, n. 9, 2015. MONTEIRO, Ana Maria Reis de Góes. Ramos de Azevedo e seu projeto de posturas para uma nova Campinas. *Oculum Ensaios*, n. 2, p. 24-43, 2002.

6. Para maiores informações sobre o Plano de Melhoramentos de Prestes Maia, consultar: BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. *Campinas, o despontar da modernidade*. Campinas: Unicamp, 1996. BADARÓ, Ricardo de Souza Campos; LIMA, Luiz Gastão de Castro. *Plano de melhoramentos urbanos de Campinas (1934–1962)*. 1987.

Diretor do Prefeito Jacó Bittar, de 1991; a Revisão deste Plano, em 1996 (BESSA; KUFEL JUNIOR; PORTO, 2001, p. 12–13); a Revisão de 2006 e a Revisão de 2018. Para a pesquisa e para o artigo em questão, o objeto de interesse é a revisão que resultou na Lei Complementar nº 189, de 8 de janeiro de 2018.

Os autores Luís Antônio Jorge, Eugênio Fernandes Queiroga e Vanessa Bello Figueiredo salientam que o Plano Diretor de 2006

[...] adequava-se às principais diretrizes do Estatuto da Cidade – EC. Apesar de inserir as definições e instrumentos do EC, não estabelecia parâmetros e demarcações territoriais para sua aplicação. O plano também não criava dispositivos e não definia métricas que pudessem ser aplicadas. Além disso, muitos conteúdos não são físico-territoriais e ele não se configurava como instrumento de regulação, indução e integração da política de desenvolvimento urbano e dos instrumentos urbanísticos, dependente de um detalhamento posterior, não ocorrido. Ou seja, é o que chamamos de plano diretor não-autoaplicável (JORGE; QUEIROGA; BELLO, 2018).

Portanto, foi pensada uma nova revisão para o Plano Diretor de Campinas que resultou na elaboração da Lei Complementar nº 189, de 8 de janeiro de 2018. A revisão de 2018

estabelece o instrumento básico da política de desenvolvimento e da expansão urbana do Município, define diretrizes para as políticas setoriais e prevê os instrumentos urbanísticos para a sua implementação e para a gestão de todo o território (CAMPINAS, 2018).

A revisão teve início oficialmente em 2014, tendo quatro anos de duração⁷. Em agosto de 2014, foi criada a equipe de trabalho para a nova revisão do Plano Diretor. No mesmo ano, foi feita a elaboração do Plano de Trabalho e realizado o Seminário do Plano Diretor, para divulgação oficial do início dos trabalhos.

A revisão do Plano Diretor (Lei Complementar nº 189, de 8 de janeiro de 2018) foi publicada no Diário Oficial da Prefeitura Municipal de Campinas em 9 de janeiro de 2018.

7. As informações da linha do tempo da nova revisão do Plano Diretor de Campinas estão disponíveis em: <https://planodiretor.campinas.sp.gov.br/timeline/>. Acesso em: nov. 2022.

3.2 A Lei Complementar nº 189

A Lei Complementar divide o município de Campinas em quatro macrozonas. A Vila Industrial se localiza na Macrozona de Estruturação Urbana e, segundo a nova revisão do Plano Diretor,

Art. 9º São diretrizes específicas para a Macrozona de Estruturação Urbana:

I – incentivo à ampliação da oferta de moradia, reabilitação dos espaços públicos e dos bens históricos e culturais;

II – promoção de intervenções na estrutura viária e de transporte para correção dos problemas de descontinuidade entre bairros;

III – estabelecimento de usos mistos compatíveis com o uso residencial no interior dos bairros residenciais;

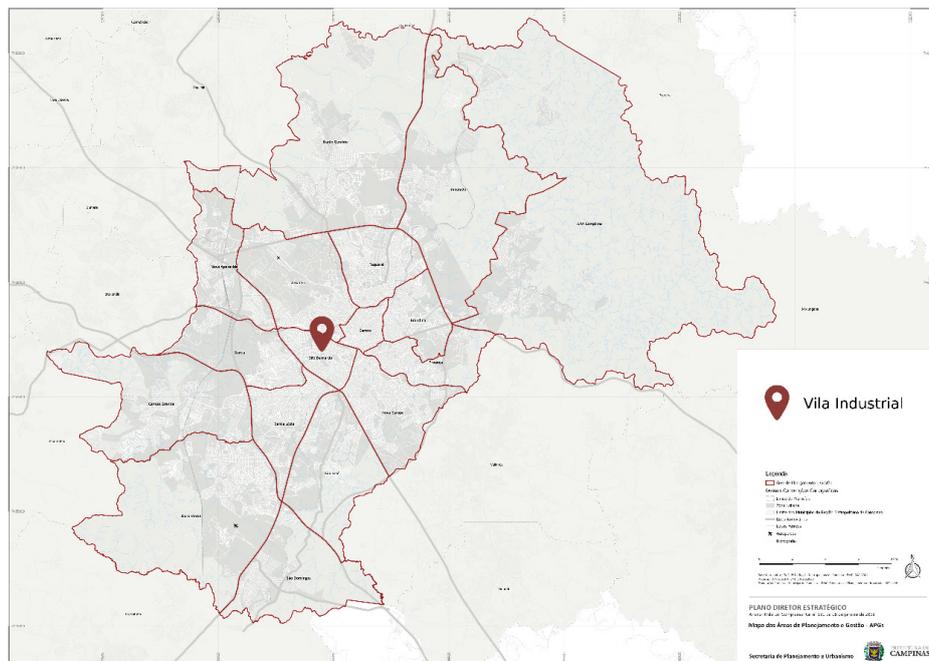
[...] (CAMPINAS, 2018).

De acordo com o Artigo 14 da Lei Complementar (2018), o município passa a ser dividido em dezessete áreas denominadas de Áreas de Planejamento e Gestão (APG), conforme indicado no Anexo III da referida lei (Figura 6).

Figura 6

Mapa das Áreas de Planejamento e Gestão (APG) em Campinas.

Fonte: Lei Complementar nº 189, de 8 de janeiro de 2018. Disponível em: https://planodiretor.campinas.sp.gov.br/timeline/arquivos.php?arquivos=59_mapas_finais_pd2018. Acesso em: nov. 2022. Adaptado pela autora.



O Artigo 15 da Lei Complementar define o objetivo das Áreas de Planejamento e Gestão (APG):

[...] têm como objetivo principal **a gestão do território de forma integrada**, possibilitando o acompanhamento, monitoramento e avaliação das normatizações e ações do Poder Público e das alterações das dinâmicas socioeconômicas ao longo do tempo, tanto pelo Poder Público como pela sociedade (CAMPINAS, 2018, grifo nosso).

A Vila Industrial se localiza na APG São Bernardo e está inserida em uma das áreas selecionadas para elaboração de projetos urbanos. Segundo o Plano Diretor,

Art. 31. Os locais indicados nos Anexos XII e XIII deste Plano Diretor serão objeto de elaboração de planos e projetos para o reaproveitamento de estruturas ferroviárias desativadas e sua reinserção na dinâmica urbana, visando à requalificação e à integração urbana de seu entorno.

Parágrafo único. Os projetos para os locais indicados no *caput* deste artigo poderão ser desenvolvidos pelo Poder Público ou em parceria com a iniciativa privada mediante aplicação de instrumentos urbanísticos (CAMPINAS, 2018).

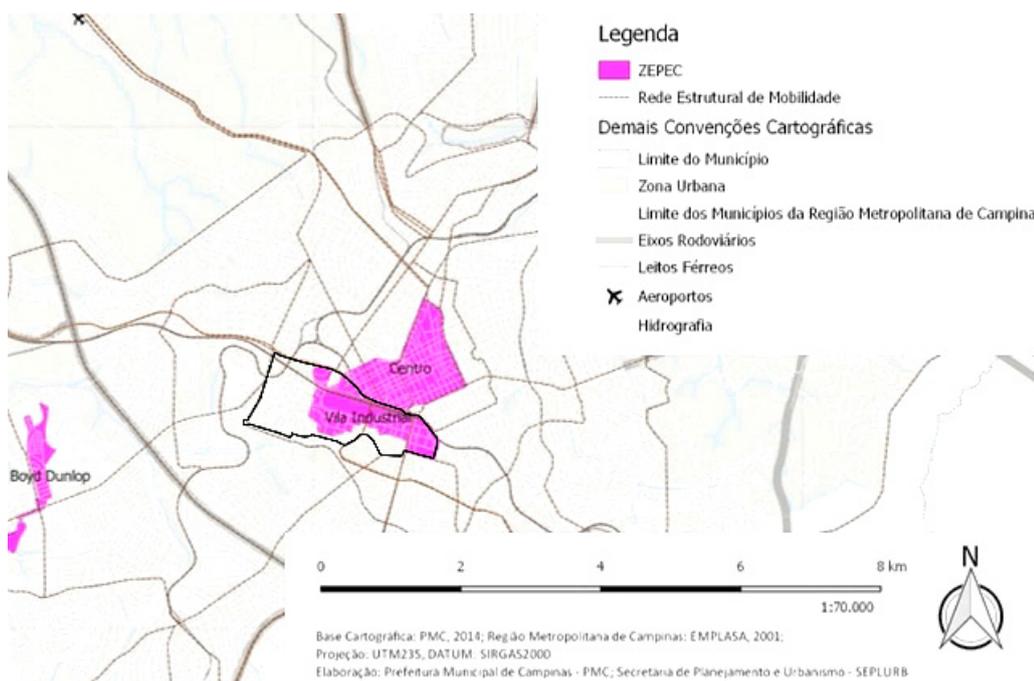
O Plano Diretor abre brechas para que o mercado imobiliário se faça presente em toda a delimitação férrea quando trabalha com a possibilidade da elaboração de planos e projetos urbanos para as estruturas ferroviárias, sem especificar quais projetos são esses e como serão implementados, principalmente ao abrir a possibilidade de participação da iniciativa privada.

Além dos projetos urbanos, a revisão do Plano Diretor de 2018 cria na Vila Industrial uma das Zonas Especiais de Preservação Cultural (Zepecs) da cidade de Campinas. A Zepec é uma zona que permite a existência de instrumentos que auxiliam na preservação do patrimônio arquitetônico e urbano, desempenhando um papel articulador entre os atores envolvidos para a manutenção do território. No entanto, a Zepec não engloba todo o limite da Vila Industrial, abrigando apenas uma porção do bairro em torno do Complexo Ferroviário, conforme ilustra a Figura 7. Os instrumentos propostos pela nova revisão do Plano Diretor para as Zepecs são: transferência do potencial construtivo dos bens tombados, outorga onerosa do direito de construir, incentivos fiscais e estudo de impacto de vizinhança. Juntamente com a criação da Zepec, além das ferramentas utilizadas para

auxiliar a preservação do patrimônio, o Plano Diretor de Campinas também prevê a ferramenta do tombamento.

Figura 7

Zepecs em Campinas.
Fonte: Lei Complementar nº 189, de 8 de janeiro de 2018. Disponível em: https://planodiretor.campinas.sp.gov.br/timeline/arquivos.php?arquivos=59_mapas_finais_pd2018. Acesso em: nov. 2022. Adaptado pela autora.



Uma quantidade considerável de edifícios, conjuntos e ruas da Vila Industrial foram tombados nas últimas décadas pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas (Condepacc), a saber: o Curtume Cantúcio, em 2012; a Paróquia São José, em 2013; o Complexo Ferroviário da Fepasa, em 1989 e 2015, também tombado pelo Condepacc, em 15 de abril de 1982; e algumas ruas e vilas dos conjuntos de habitações operárias importantes para o bairro, como as travessas das vilas Manoel Freire e Manoel Dias, em 1994, a Vila da Venda Grande, em 2009, e as ruas Alferes Raimundo e Francisco Teodoro, em 2013 (CORRÊA; GONÇALVES JUNIOR, 2019, p. 169), conforme mostrado na Figura 8.

Figura 8

Bens tombados na Vila Industrial e proximidades (2022).
Fonte: Google Maps.
Adaptado pela autora.



- | | | |
|---|---|--|
| 1. Lidgerwood Manufacturing Ltda. | 6. Conjunto Arquitetônico - Vila Industrial | 10. CHAMINÉ - Remanescentes da S/A Indústrias de Seda Nacional |
| 2. Complexo Ferroviário Central FEPASA | 7. Curtume Cantúcio | 11. Igreja São José |
| 3. Estação Ferroviária de Campinas | 8. Conjunto de bens imóveis remanescentes da S/A Indústria de Seda Nacional | |
| 4. Imóvel situado à Rua Sales de Oliveira | 9. Conjunto de imóveis à Rua Alferes Raimundo | |
| 5. Vilas Manoel Dias e Manoel Freire | | |
- Tombado pelo CONDEPACC
■ Tombado pelo CONDEPACC e CONDEPHAAT

Conforme já observado na Figura 5, outros importantes marcos para o bairro foram demolidos, como o Matadouro Municipal, o Lazareto dos Morféticos e o Lazareto dos Variolosos. A Curtidora Campineira de Calçados foi parcialmente demolida. O Conjunto da Imigração foi tombado em 2014, juntamente com a área remanescente do Complexo Ferroviário. Alguns outros marcos foram parcialmente tombados, como os remanescentes da Indústria de Seda Nacional⁸.

A área envoltória da Estação Fepasa apresenta, até os dias atuais, características da urbanização do final do século XIX e XX (REIS FILHO, 1979). Não somente os edifícios tombados, que fazem parte do Complexo Ferroviário, são de interesse para a história do bairro da Vila Industrial e da cidade de Campinas, mas toda sua área envoltória apresenta-se fundamental para o entendimento da formação do bairro.

8. Os processos de tombamento estão disponíveis em: <<https://www.campinas.sp.gov.br/governo/cultura/patrimonio/bens-tombados/listaBens.php>>. Acesso em: dez. 2022.

O Complexo Ferroviário atualmente passa por um processo chamado de “requalificação” pela Prefeitura de Campinas. Parte da área do Complexo, que pertenceu ao governo federal, foi cedida para a Prefeitura de Campinas para que sejam realizados projetos de “revitalização”. O processo de cessão está em andamento. Segundo o portal da Prefeitura, foi realizada em julho de 2022 a primeira visita técnica para início dos estudos sobre o estado atual do Complexo Ferroviário, incluindo um inventário (VISITA..., 2022).

Entretanto, o Condepacc aprovou a revisão de área tombada no Complexo Ferroviário. Essa decisão poderá abrir margens para utilização dos chamados “espaços vazios” dentro do Complexo, porém esses espaços não são ociosos; o “vazio” é parte viva e importante para o entendimento e funcionamento de um bem cultural, como o Complexo Ferroviário, quando se conceitua o que é um artefato industrial.

Espaços vazios entre as edificações que compõem o Conjunto Ferroviário (Complexo Ferroviário), situados entre o Depósito da Locomotiva a vapor da CP e a Rotunda da CM (Condepacc, Resolução nº 129/2014). Entendemos que esse item comporta uma imprecisão técnica, passível de retificação pelo Condepacc, uma vez que, como nos ensinam Cretella Júnior (1977), Silva (1981), Castro (2009) *et alli*, **o tombamento é instrumento de proteção do patrimônio cultural material, incidente sobre bem móvel ou imóvel, não importando se bem natural ou construído, mas que depende de ser coisa material e passível de conservação ao longo do tempo.** Nas palavras da eminente Profa. Sônia Rabello de Castro, “**o ato do tombamento materializa-se em objetos, bens móveis e imóveis, para os quais o legislador quis a conservação. Essa finalidade específica da lei determina sua inaplicabilidade a objetos culturais que, física ou culturalmente, sejam insusceptíveis de conservação. Isso quer dizer que não podem ser tombados bens culturais que não se materializem em coisas e, por outro lado, não devem ser tombados bens culturais que, ainda que se materializem em coisas, pela sua dinâmica cultural não se prestem à conservação**” (CASTR, 2008, p. 97) (g.n). É exatamente essa preocupação em singularizar e definir a coisa tombada que encontramos no *caput* do art. 1º da Resolução nº 129/2014: “Art. 1º Fica tombado o processo nº 004/2014, **denominado ‘Área Remanescente do Complexo Ferroviário Central da antiga Fepasa’ (?) bens de interesse cultural, histórico e arquitetônico da implantação ferroviária em Campinas**, elencados a seguir” (Resolução nº 129/2014). Com efeito, as alíneas “a” e “b” arrolam individualmente

cada coisa tombada (na alínea “a” estão descritos 19 bens da antiga CP e na alínea “b” os 12 bens da antiga CM). **No entanto, na alínea “c”, especificamente no item 32 temos uma referência que escapa à lógica da circunscrição individual e material da coisa tombada, (o “espaço vazio”) que não pode nem ser singularizado, nem passível de conservação, o que torna inadequada a aplicação do instrumento jurídico do tombamento para sua tutela** (ATA 503 – Publicada em 18/04/2022, p. 9).

E, como explicita Kühn (2021):

Nas definições que se sucederam no tempo, foi consolidada a noção de que o interesse não se limita apenas às **unidades de produção em si**, mas inclui formas de produção de energia, primordiais para qualquer atividade produtiva, e **um complexo de elementos considerados essenciais**, como **os meios de transporte**, a exemplo do **ferroviário** que, ao mesmo tempo em que pertence ao setor de serviços é, também, **em sua estrutura e forma de operação, um setor produtivo-industrial**. Passaram a ser levados em conta os elementos associados às atividades fabris, como habitações e centros de formação profissional, além de **aspectos intangíveis**, a exemplo de formas de sociabilidade e de transmissão dos saberes. A partir dessa percepção alargada da arqueologia industrial, o olhar estende-se espacialmente e **abrange a estruturação de paisagens urbanas e porções do território** (KÜHL, 2021, p. 41, grifo nosso).

O bairro da Vila Industrial como um todo, incluindo a Estação, ainda passa por dificuldades em relação à preservação do seu patrimônio. Existem diversos bens tombados pelo Condepacc, porém são edifícios ou ruas isolados, sem considerar o conjunto, compreendendo que estão sujeitos a inúmeras transformações que podem ocorrer na Vila.

Em contraste com a importância cultural do bairro, devido ao seu caráter ferroviário e industrial, diversos terrenos estão sendo ocupados e adensados por empreendimentos de condomínios verticais, descaracterizando a identidade operária da Vila Industrial e de suas proximidades. É possível observar esse contraste entre a identidade do bairro operário e os novos empreendimentos, que não dialogam com o território em que se inserem conforme mostram as figuras a seguir em que aparecem condomínios residenciais verticalizados em meio ao patrimônio histórico arquitetônico e urbano do bairro (figuras 9 a 12).

Figura 9

Imóvel vertical próximo à área do Curtume (2022).
Fonte: Acervo da autora.



Figura 10

Imóveis verticais na Vila Industrial (2022).
Fonte: Acervo da autora.



Figura 11

Imóveis verticais na Vila Industrial (2022).
Fonte: Acervo da autora.



Figura 12

Imóveis verticais
na Vila Industrial
(2022).
Fonte: Acervo
da autora.



A verticalização na Vila foi derivada da intensa atividade do mercado imobiliário e de seus interesses, tendo como consequência a gentrificação no bairro. Gentrificação é um processo que

envolve a mudança da população habitante de uma determinada região ou bairro por outra de maior poder aquisitivo, associado com a transformação no ambiente construído pelo reinvestimento em capital fixo (CLARK, 2005 *apud* PASCHOAL, 2017, p. 1).

A gentrificação afeta os moradores de baixa renda, valoriza o valor do metro quadrado e expulsa a população local de um determinado espaço. Nesse sentido, com a verticalização e a modificação rápida e intensa no território, aumentando o custo de vida –, um dos impactos que já está sendo sentido na Vila Industrial é a expulsão da população de menor renda. As rápidas modificações descaracterizam esse território historicizado, fazendo com que a população não se identifique mais com o lugar.

O Plano Diretor de 2018 acompanha a nova dinâmica de urbanização acelerada ocorrida na última década em Campinas e repensa questões importantes referentes aos equipamentos e áreas públicas, transporte coletivo, meio ambiente, segurança pública e qualidade de vida (PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS, 2017, p. 3). Contudo o processo de gentrificação que se inicia, apoiado na legislação, já se

reflete nas questões de preservação do patrimônio. A nova revisão não compreende as questões patrimoniais presentes na Vila Industrial como um todo, em que seus bens culturais são considerados isoladamente e a verticalização de seu território descaracteriza seu valor cultural. O bairro passa por mudanças permitidas pelas leis do Plano Diretor e sofre ameaças, vide a situação enfrentada no presente momento pelo Complexo Ferroviário. Apesar de contar com a participação popular na elaboração das demandas do Plano Diretor, ainda é necessária a conscientização e educação da população no que tange ao patrimônio para que este seja de fato preservado na Vila Industrial.

Portanto, os principais pontos da Nova Revisão do Plano Diretor de Campinas (Lei Complementar nº 189, de 8 de janeiro de 2018) analisados nesta pesquisa referente ao território da Vila Industrial, são a criação da Zepec, estabelecimento do Coeficiente de Aproveitamento (CA) sem limitar a verticalização, desconsiderando o olhar para a importância da preservação do bairro como um todo, e não apenas de alguns bens tombados pelos órgãos de preservação municipal e estadual.

Essas fragilidades da nova revisão já repercutem no bairro com a construção de edifícios de gabarito alto, a presença da especulação imobiliária, o início do processo de gentrificação e a descaracterização da memória operária do bairro com a consequente desvalorização do patrimônio cultural que, em parte, foi demolido e não é apreendido como um todo.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

O artigo reforça a importância da Vila Industrial, em Campinas, como território histórico a ser preservado, salientando a trajetória desse bairro até os dias atuais e alertando sobre possíveis mudanças e alterações em sua configuração que já se iniciam atualmente. Consideramos que o notório valor do bairro da Vila Industrial, como está implícito nos valores materiais e imateriais, é de extrema importância não só para a cidade em que se insere, como em geral, pois narra a história da instalação das ferrovias, indústrias e vilas operárias no estado de São Paulo e no Brasil cafeeiro.

Ademais, este artigo contribui para evidenciar o estado de preservação da memória ferroviária e operária em parte do território. Esses bens atualmente refletem a memória do bairro, porém o Complexo Ferroviário,

enquanto documento histórico para a transmissão do legado, da história e da memória para as gerações presentes e futuras, passa por disputas na gestão vigente e pode vir a ser descaracterizado e destruído.

Apesar dos instrumentos previstos na Lei, a Vila Industrial não está compreendida como um conjunto urbano histórico, como descrito,

[...] territórios com características singulares do ponto de vista da morfologia urbana, arquitetônica, paisagística ou do ponto de vista cultural e simbólico ou conjuntos urbanos dotados de identidade e memória que constituam documentos representativos do processo de urbanização de determinada época (Art. 111, 2018).

Por esse motivo, as condições atuais indicam a predisposição de um processo de gentrificação, devido aos interesses do mercado imobiliário com a construção de condomínios verticais que adensam o bairro e expulsam os moradores locais. É importante atentar-se aos processos migratórios da região nos próximos anos, compreendendo que a saída da população que ocupa o bairro ocasionaria uma significativa descaracterização como um todo, pois afetaria a morfologia, a paisagem, a identidade local e toda a sua conformação territorial, marcada pela indústria presente na cidade.

Portanto, este estudo não encerra as reflexões sobre a interface entre a preservação do patrimônio cultural da Vila Industrial e o Plano Diretor, um dos principais instrumentos de ordenação territorial, visto que o território é um organismo vivo que está em constante mudança e reflete, nesse caso específico, os desejos dos gestores, os quais nem sempre convergem com as necessidades da população que vive nesse território. Abrem-se, dessa forma, outras possíveis abordagens para futuras pesquisas, legitimando a importância do binômio “Plano Diretor e Preservação do Patrimônio Cultural”, propondo ainda prescrições ou indicações para as lacunas e dificuldades observadas nesse campo de atuação.

REFERÊNCIAS

ANDREOTTI, Maria Beatriz. *Vestígios industriais em Campinas: deslocamento produtivo e patrimônio industrial*. 2015. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/948165>. Acesso em: 7 jul. 2023.

BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. *Campinas, o despontar da modernidade*. Campinas: Unicamp, 1996.

BESSA, Vagner De Carvalho; KUFEL JUNIOR, Walter; PORTO, Paulo C. de Sá. Campinas – Análise dos Planos Diretores (1970 a 1996). *Leituras de Economia Política*, v. 6, n. 2 (9), p. 160-351, dez. 2001. Disponível em: <https://www.eco.unicamp.br/leituras-economia-politica/vol-6-N-2-f-9-p-160-351-dez-2001/campinas-analise-dos-planos-diretores-1970-a-1996>. Acesso em: 7 jul. 2023.

BRASIL. Estatuto da Cidade. Lei 10.257, de 10 de julho de 2001. 3. ed. Brasília: Câmara dos Deputados. Edições Câmara, 2010. Disponível em: https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/leis_2001/l10257.htm. Acesso em: 7 jul. 2023.

BRITO, Sarah. Conselho aprova revisão de área tombada no complexo ferroviário. *acidade on Campinas*. 18 mar. 2022. Disponível em: <https://www.acidadeon.com/campinas/cotidiano/Conselho-aprova-revisao-de-area-tombada-no-complexo-ferroviario-20220318-0002.html>. Acesso em: 7 jul. 2023.

CAMPINAS assina contrato de R\$ 128 milhões para construção do shopping de camelôs; obra deve durar 18 meses. *g1 Campinas e Região*, 11 nov. 2021. Notícias. Disponível em: <https://g1.globo.com/sp/campinas-regiao/noticia/2021/11/11/campinas-assina-contrato-de-r-128-milhoes-para-construcao-do-shopping-de-camelos-obra-deve-durar-18-meses.ghtml>. Acesso em: 7 jul. 2023.

CAMPINAS (São Paulo). *Lei complementar nº 189 de 08 de janeiro de 2018*. Dispõe sobre o Plano Diretor Estratégico do município de Campinas. Disponível em: <https://leismunicipais.com.br/a/sp/c/campinas/lei-complementar/2018/19/189/lei-complementar-n-189-2018-dispoe-sobre-o-plano-diretor-estrategico-do-municipio-de-campinas>. Acesso em: 7 jul. 2023.

CORRÊA, Thamires Cristine; GONÇALVES JUNIOR, Francisco de Assis. A temporalidade dos objetos técnicos: uma análise sobre o bairro Vila Industrial em Campinas e sua relação com as ferrovias no estado de São Paulo. *Geografia em Questão*, Marechal Cândido Rondon, v.12, n. 2, p.152-175, 2019.

FARAH, Ana Paula; MERLIN, José Roberto. As Cartas Patrimoniais e suas aplicabilidades no patrimônio urbano. *Revista Fórum Patrimônio: Ambiente Construído e Patrimônio Sustentável*, Belo Horizonte, v. 11, n. 2, 2020. Disponível em: <https://periodicos.ufmg.br/index.php/forumpatrimo/article/view/34099>. Acesso em: 7 jul. 2023.

FIGUEIRA DE MELLO, F. Formação histórica de Campinas: breve panorama. In: CAMPINAS (São Paulo). *Subsídios para a discussão do Plano Diretor*. Prefeitura Municipal de Campinas, 1991.

GUAZELLI, Barbara Gonçalves. *Ferrovia, trabalho e habitação: vilas operárias de Campinas (1883 – 1919)*. São Carlos, 2014. Dissertação (mestrado) – Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Disponível em: <https://teses.usp.br/teses/disponiveis/102/102132/tde-19012015-104005/pt-br.php>. Acesso em: 1º. mar. 2021.

JORGE, Luís Antônio; QUEIROGA, Eugênio Fernandes; FIGUEIREDO, Vanessa Bello. A legislação urbanística em debate. Parte 1: bases conceituais e estratégias metodológicas para subsidiar a revisão do Plano Diretor de Campinas SP. *Arquitextos*, São Paulo, ano 18, n. 215.02, Vitruvius, abr. 2018. Disponível em: <https://vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/18.215/695>. Acesso em: 7 jul. 2023.

KÜHL, Beatriz Mugayar. *Patrimônio industrial na atualidade: algumas questões*. In: MENEGUELLO, Cristina; ROMERO, Eduardo; OKSMAN, Silvio (Orgs.). *Patrimônio industrial na atualidade*. São Paulo: Cultura Acadêmica, 2021. p. 13-37. Disponível em: https://ticcihbrasil.org.br/wp-content/documentos/livro_4.pdf. Acesso em: 7 jul. 2023.

PASCHOAL, Matheus Giovanni Luchi. *Gentrificação: causas, transformações e particularidades Latino-Americanas*. Campinas, 2017, 73 p. Monografia (Graduação em Economia). Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas.

PEREIRA, Felipe. Prefeitura prorroga em dois anos prazo para instalação do Mercado Popular. *CBN Campinas*, 26 ago. 2022. Disponível em: <https://portalcbncampinas.com.br/2022/10/prefeitura-prorroga-em-dois-anos-prazo-para-instalacao-do-mercado-popular/>. Acesso em: 7 jul. 2023.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História e desenvolvimento: a contribuição da historiografia para a teoria e prática do desenvolvimento brasileiro* (1968). 3. ed. São Paulo: Brasiliense, 1989.

PUPPO, Celso Maria de Mello. *Campinas, seu berço e juventude*. Campinas: Publicações da Academia Campinense de Letras, 1969.

RABELLO, Sonia. O tombamento. *Dicionário Iphan de Patrimônio Cultural*, Brasília, v. 1, 2015. Disponível em: [http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Tombamento%20pdf\(1\).pdf](http://portal.iphan.gov.br/uploads/ckfinder/arquivos/Tombamento%20pdf(1).pdf). Acesso em: 16 jul. 2023.

REIS FILHO, Nestor Goulart (Coord.) *Relatório técnico para as obras de recuperação da Estação de Campinas*. São Paulo: Planart, 1979.

ROCHA FILHO, Gustavo Neves da. *Campinas: levantamento sistemático destinado a inventariar bens culturais do estado de São Paulo*. São Paulo: Condephaat, 2005.

RUFINONI, Manoela Rossinetti. Os estudos de estética urbana e a percepção da cidade artefato no alvorecer do século XX. *Revista CPC*, São Paulo, n.14, p. 6-29, maio 2012/out. 2012. Disponível em: <https://www.revistas.usp.br/cpc/article/view/45354/48966>. Acesso em: 7 jul. 2023.

SANTIN, Janaína Rigo; SANTOS, Mariana Mattei. Plano Diretor e patrimônio histórico: análise a partir da Constituição Federal de 1988 e do Estatuto da Cidade. *Revista de Direito da Cidade (RDC)*, v. 8, n. 2, p. 568-586, abr. 2016.

SANTOS, Rafael Roxo dos. *A Vila Industrial e o Patrimônio Histórico Arquitetônico de Campinas - SP: entre a conservação e a reestruturação urbana*. Dissertação (mestrado) – Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas, 2013. Disponível em: <https://repositorio.unicamp.br/acervo/detalhe/926237>. Acesso em: 7 jul. 2023.

SEMEGHINI, Ulysses Cidade. *Do café à indústria: uma cidade e seu tempo*. Campinas: Editora da Unicamp, 1991.

SESSO JUNIOR, Geraldo. *Retrato da velha Campinas*. Campinas: Palmeiras, 1970.

SILVA, Áurea Pereira da. Engenhos e fazendas de café em Campinas (séc. XVIII-séc. XX). *Anais do Museu Paulista*, v. 14, p. 81-119, 2006. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/anaismp/a/4SXZhYBC5wtBpDDq7mVd4tD/?lang=pt>. Acesso em: 7 jul. 2023.

VISITA técnica inicia os levantamentos sobre a área do Pátio Ferroviário. *Portal da Prefeitura*, Notícias, 28 jul. 2022. Disponível em: <https://portal.campinas.sp.gov.br/noticia/45281>. Acesso em: 7 jul. 2023.

ZANETTINI, Siegbert. Apresentação: premissas norteadoras. In.: ZANETTINI, Siegbert; CURY, Fuad; KOERSEN, Henri Claude. *Campinas: subsídios para a discussão do Plano Diretor*. Campinas: Prefeitura Municipal, 1992. 292 p.

