

## **CIDADES MÉDIAS E PEQUENAS** **transformações metropolitanas e novos critérios de reconhecimento e proteção** **para patrimônios dispersos**

**Maria Cristina da Silva Schicchi**

POSURB - Pontifícia Universidade Católica de Campinas

Financiamento: FAPESP/CNPq

Mail: [cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br](mailto:cristina.schicchi@puc-campinas.edu.br)

### **RESUMO**

As cidades médias e pequenas da Região Metropolitana de Campinas passaram por um processo de mudança sócioeconômica e cultural a partir da década de 1980 em que se intensificaram a desconcentração econômica e interiorização do desenvolvimento no estado, induzindo a expansão de áreas urbanas e a urbanização difusa em todo o território metropolitano. Tais processos provocaram mudanças nas relações de identidade e pertencimento da população. Esse artigo discute a necessidade de elaboração de novos critérios de identificação e classificação do patrimônio cultural das cidades da região - caracterizado como "disperso" e "diacrônico" - bem como de revisão dos instrumentos de preservação existentes no país. Apresentam-se dois momentos de pesquisa: o primeiro, de aproximação ao problema, em que duas cidades foram tomadas como estudos de caso, e o segundo, em que foi possível aprofundar o método de análise e interpretação interescalar do território, como princípio para a leitura deste patrimônio.

**Palavras-chave:** cidades médias, patrimônio cultural, Campinas, políticas de preservação

### **ABSTRACT**

The mid-sized and small cities of the Metropolitan Region of Campinas were subject to a socioeconomic and cultural change process starting in the 1980s, when the economic decentralization and the development drive to the interior of the state were intensified, resulting in the expansion of urban areas and the diffuse urbanization of the whole metropolitan area. These processes changed the identity and belongingness relationships of the inhabitants. This article discusses the necessity of new criteria for the identification and classification of the cultural heritage of the cities of the Region, characterized as "dispersed" and "diachronic", as well as reviewing existing preservation instruments in Brazil. The research is divided in two phases: an approach to the problem, in which two cities were taken as case study, and a second one in which it was possible to deepen the inter-scalar method of analysis and interpretation of the territory as a starting point for the reading of this heritage.

**Keywords:** mid-sized cities, cultural heritage, Campinas, preservation policies

## 1. REPENSANDO O PATRIMÔNIO: DA CIDADE PARA O TERRITÓRIO

Os centros urbanos têm grande importância para a estruturação do tecido urbano das cidades e a preservação da identidade dos habitantes. São, neste aspecto, documentos vivos de sua gênese e transformação, históricos por definição. Porém, em alguns contextos brasileiros os centros não foram os principais elementos formadores da ocupação do território e formação de cidades.

A cidade de Campinas se insere no cenário do interior paulista de meados do século XVIII a partir da introdução da cultura da cana de açúcar, possuindo a função vital de agregar um vasto território. Articulando um emaranhado de caminhos que conectavam várias regiões do Sudeste brasileiro, especialmente o velho “caminho dos goiases”, alcançou a estabilidade econômica necessária à reivindicação de elevação a vila a partir desse sistema de comunicações e transportes (Matos, 2006).

Com a riqueza oriunda do açúcar e de seu substituto, o café, sua configuração foi se alterando, adquirindo características urbanas, até ser considerada a “capital agrícola” da Província de São Paulo, tornando-se moradia dos barões do café em meados do século XIX.

A chegada da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, em 1872 foi um importante marco na paisagem da região, que começava a se industrializar. Antes mesmo do século se encerrar, chegaram a Campinas a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, a Estrada de Ferro Sorocabana (que acaba se fundindo à Estrada de Ferro Ituana em 1892), o Ramal Férreo Campineiro e a Companhia Carril Agrícola Funilense, elementos importantes na indução da ocupação do território que mais tarde iria se tornar a Região Metropolitana.

O mais importante núcleo do complexo cafeeiro paulista herdou as bases para o dinamismo da agricultura, a infraestrutura de transporte e a qualidade da rede urbana que viria formar. Esse processo foi reforçado com a abertura de grandes rodovias a partir de meados do século XX, tais como a Via Anhanguera nos anos 1950 e a Rodovia dos Bandeirantes, no final dos anos 1970, as quais também se tornaram novos vetores de urbanização e consolidação de cidades ao redor. Segundo Baeninger (2002), a região, desde esta década, passou a receber grandes fluxos migratórios, já que se tornou um dos principais eixos de expansão no processo de desconcentração relativa das atividades industriais.

A Região Metropolitana de Campinas (RMC) foi instituída oficialmente no ano 2000 pela Lei Complementar Estadual 870 e ocupa uma área de 364.689 ha, que representam 1,3% do território do Estado de São Paulo. Foi criada a partir de uma política de planejamento regional, desencadeada pela Constituição Estadual de 1989. De acordo com esta Lei, 19 municípios faziam parte da RMC, a saber: Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d’Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos, Vinhedo, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, sendo que os três últimos foram emancipados e incorporados em 1991. Em 2014, mais um município foi agregado à região, Morungaba, totalizando 20 municípios.

A formação destes núcleos ao longo de caminhos que interligavam o interior à capital e ao litoral - criados para escoar a produção e dar suporte à atividade econômica - implicou a vinda de imigrantes e a migração de pessoas entre cidades e regiões, constituindo uma marca de seu processo de ocupação. Esta dinâmica induziu e reiterou, ao longo dos anos, uma forma de identidade com os centros formados, mas principalmente manteve uma forte relação entre os municípios da região e até mesmo a dissolução de particularidades de cada um deles. O surgimento de condomínios fechados, dispersos no território, configurando uma urbanização dispersa a partir dos anos 1990, consolidou formas confinadas de vida, diluindo a formação de comunidades, afastando moradores dos problemas e da discussão sobre o desenvolvimento das cidades. Grande parte dos moradores da região mora em uma cidade e trabalha em outra e se desloca através das rodovias interiores. Esse fenômeno é uma das causas da mudança de uso e apropriação dos espaços públicos, que perderam significado diante de novas formas de lazer mais individualizadas como os shopping-centers, de fácil acesso nos eixos das rodovias (Reis, 2006). Por outro lado, a intensa troca de informações, energia, capital, trabalho e pessoas produziu as conurbações e processos de emancipação ou anexação entre municípios, provocando transformações em seus núcleos urbanos (Villaça, 1998). A questão da localização das atividades passou a ser um elemento importante para a compreensão do território no âmbito regional e das diversas apropriações dos espaços pelos habitantes ou por grupos específicos.

Várias políticas governamentais deflagradas nos níveis federal, estadual e municipal, como o Programa de Metas (1956-1960) e o Proálcool, induziram a interiorização do desenvolvimento no estado, principalmente em Campinas e região, com investimentos públicos em infraestruturas de transporte, comunicação, ciência e tecnologia, responsáveis pelo surgimento de universidades (Unicamp) e grandes centros empresariais e industriais, como a Replan, o CPqD, o CTI, etc. Com isso a região atraiu a implantação de grandes empresas privadas, ampliou a rede de pequenas e médias e hoje está inserida no principal pólo urbano-industrial brasileiro, que se estende por uma vasta região interiorana em desenvolvimento. Segundo Cano & Brandão (2002), este processo aumentou a complexidade nos centros urbanos das cidades paulistas. É uma região que agrega municípios com situações desiguais de urbanização e industrialização, que são ao mesmo tempo responsáveis por suas singularidades.

Nos anos 1970, 60% do crescimento absoluto da população metropolitana era fruto da migração; na década seguinte, esse valor passou para 48% e entre os anos de 1991 e 1996 para 43% - período em que a RMC recebeu 83.884 de migrantes de outros Estados. A intensidade deste processo foi tal que nos anos 1990, apenas nos municípios de Artur Nogueira, Engenheiro Coelho, Holambra e Pedreira, a migração representou 70% do crescimento absoluto dessa área (PMHIS, 2010).

Como aponta Poulot, o patrimônio inscreve-se entre a história e a memória e evoca um conjunto de valores que dependem de um enraizamento mais ou menos profundo na dimensão das identidades pessoais e sociais. Os processos históricos que envolvem a formação e as características atuais das cidades da RMC colocam como um dos desafios para a preservação do patrimônio da região o enfrentamento do que o autor chama de “paradoxo do nosso tempo: sobrevalorizar a libertação dos indivíduos e, simultaneamente, a busca de identidade” (Poulot, 2009: 238-239).

Os patrimônios remanescentes nas cidades da RMC evocam a discussão sobre o valor da diversidade e outros aspectos de contemporaneidade, pois tratam-se de cidades médias e pequenas, formadas em distintos períodos - sendo a última, inclusive, incorporada no ano de 2014, após emancipação - cujas relações de pertencimento e marcos de identidade estão em constante transformação. Desta forma, não seria possível o enquadramento dos mesmos nas figuras tradicionais de preservação. Não há conjuntos íntegros preservados, não há exemplares arquitetônicos característicos de distintos períodos de transformação dos espaços urbanos nos municípios, porque a grande maioria é formada por construções populares, com poucas edificações institucionais ou espaços públicos geracionais, uma vez que faziam parte de municípios mais antigos ou maiores de cuja cisão resultou uma descontinuidade espacial dentro dos próprios perímetros urbanos, dificultando a identificação de períodos distintos de ocupação.

A discussão de um método de identificação e seleção do patrimônio das cidades da RMC encontrou na abordagem diacrônica uma possibilidade por ser a que permite considerar o deslocamento da população em função de mudanças no modo de vida, tanto na organização social quanto na produtiva, admitindo-se a existência de outras formas de valorização e reconhecimento - que resultam de distintos usos do espaço no tempo - que se traduzem em diversos aspectos culturais e físico-espaciais, em especial no valor para uma memória coletiva da região e não restrita às divisas municipais.

## **2. METODOLOGIA**

Por várias circunstâncias e a exemplo de outros contextos que apresentam certa hererogeneidade na constituição do arcabouço construído, a avaliação do caráter patrimonial de edifícios, conjuntos e sítios tem sido muitas vezes caso a caso ou principalmente na iminência de uma intervenção arquitetônica ou urbanística (em muitos casos, em situações de conflito). Isto ocorre, no caso brasileiro, por vários motivos, mas certamente o mais conhecido é a inexistência ou a desproporção entre o número de técnicos especializados atuantes na preservação e a quantidade da demanda para análise, em um momento em que o reconhecimento e a utilização do patrimônio cultural edificado como recurso passou a fazer parte de vários planos e programas urbanos oficiais após a inclusão do tema na Constituição de 1988.

A presente pesquisa foi realizada para atender um edital conjunto da Fundação de Amparo à Pesquisa do Estado de São Paulo (FAPESP) e do Conselho de Defesa do Patrimônio Histórico Artístico Arqueológico e Turístico do Estado de São Paulo (Condephaat), órgão de preservação regional, com a finalidade de oferecer critérios de identificação e proteção para os patrimônios edificados das cidades paulistas. Para o recorte da Região Metropolitana de Campinas, adotou-se, inicialmente, um enquadramento em quatro grupos: 1. Edifícios ou outras construções isoladas; 2. Conjuntos edificados; 3. Espaços públicos; 4. Unidades de valor paisagístico (antigas sedes de fazenda, parques, etc.) e 5. Bairros característicos,

associados aos seguintes critérios: a) interesse do bem como testemunho simbólico ou religioso; b) caráter matricial do bem; c) concepção arquitetônica, urbanística e paisagística; d) a importância para a formação da cidade; e) a importância no imaginário coletivo da comunidade.

Porém, no momento da identificação dos bens foi necessário rever e reelaborar esses critérios, na medida em que para cada cidade era necessário reconhecer processos ocorridos e em curso, tais como a gênese da ocupação dos territórios, os processos de urbanização e formação de núcleos ou centros principais, a intensidade, alternância e itinerância de usos e apropriações nos espaços públicos, os usos e intervenções/subtrações realizadas no traçado e nos edifícios remanescentes de vários períodos.

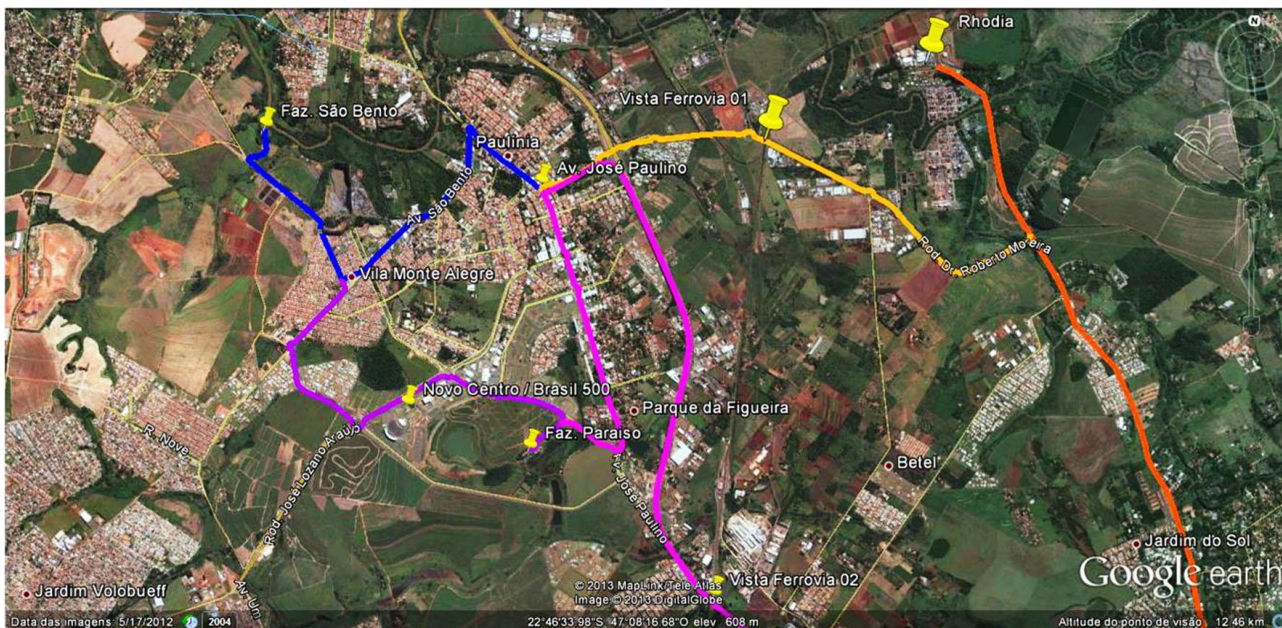
Desta forma, surgiu a pergunta central do trabalho: como tratar memória e identidade, originalidade e autenticidade, que constituem a base para a discussão da identificação do patrimônio cultural em comunidades cuja população migrante já se igualou em termos demográficos à população original?

Admitir a importância de conhecer as formas de identificação, reconhecimento e gestão dos patrimônios nos diferentes municípios constituiu a primeira premissa, já que muitos estão relacionados em suas gêneses e que valores relacionados à identidade e autenticidade do patrimônio decorrem das condições culturais, políticas e jurídicas existentes e das formas de operar e intervir sobre o território. Outro procedimento adotado foi a construção de dossiês com dados similares para cada cidade, para viabilizar aproximações/comparações, resguardadas distintas dimensões de território e características dos patrimônios por contexto.

A terceira abordagem da questão consistiu em analisar casos em outros contextos, nacionais e internacionais, de onde se depreendeu a importância da adoção de “processos” de valorização que incluíram a participação dos diferentes agentes, além da ampliação do conceito de proteção de “entorno dos bens” para o de identificação de “territórios culturais” (Novick, 2011).

Por último, foi necessária uma reflexão sobre aspectos teóricos à luz dos documentos e cartas internacionais que contemplam a abordagem territorial da proteção patrimonial e do exame crítico dos instrumentos tradicionais de identificação, valorização e gestão do patrimônio.

Foram definidas como casos de estudo duas cidades da Região Metropolitana de Campinas, Valinhos e Paulínia, municípios com cerca de 100.000 habitantes, dos quais, aproximadamente metade não são nativos. A conclusão dos levantamentos de campo e documental destas duas cidades possibilitou a constatação de que os remanescentes construídos consistem em referências culturais dispersas e, em alguns casos, importantes difusoras de atividades no território metropolitano como um todo, e não de patrimônios reconhecíveis pelo caráter de excepcionalidade. Exemplos destas referências são as áreas de concentração de olarias, os diversos clubes de campo dispersos pelo território e que convivem com sedes de fazendas remanescentes, hoje transformados em loteamentos ou condomínios fechados, por exemplo; antigos caminhos à cidade de Campinas. O mapeamento e o exame da documentação das principais fazendas que deram origem aos bairros das cidades, hoje já consolidados (Fig.1), evidenciou a diversidade do patrimônio cultural existente e sua importância na construção das características ainda presentes no território metropolitano.



**Figura 1.** Imagem do território de Paulínia: percursos realizados em levantamento de campo. Em laranja, a estrada que liga Campinas à sede da indústria Rhodia; em azul, estrada entre o centro de Paulínia e a Fazenda São Bento; em amarelo, estrada da Rhodia até o centro de Paulínia e em lilás, as avenidas Prof. Zeferino Vaz e José Paulino, antigos caminhos de acesso às fazendas de Campinas e, em roxo, acesso do bairro de Barão Geraldo (Campinas) à nova centralidade de Paulínia. Fonte: Elaboração própria sobre imagem Google Earth, 2013.

O estudo da história das cidades e do urbanismo da região permitiu obter os elementos de base documental que mais tarde foram cotejados com os bens reconhecidos localmente, tendo em conta indicadores como o tombamento em nível municipal ou intervenções recentes que resultaram em novos usos públicos ou privados. De todo modo, nenhum dos exemplares se enquadravam nas figuras tradicionais, como já dito. Muitos destes bens receberam novos usos, alguns significativos para a comunidade, a partir dos quais se recuperaram práticas sociais ou formas de apropriação antes inexistentes. Assim, uma das figuras discutidas para o enquadramento dos mesmos foi a do patrimônio etnográfico, que tradicionalmente era utilizada para a classificação de expressões do folclore ou manifestações populares ou para o “patrimônio cultural não-consagrado” (Fonseca, 1996:159). Porém, para ser retomada foi necessário ter em conta que tais manifestações já não são mais restritas a um território e podem se manifestar ao mesmo tempo em vários lugares, dado o poder de comunicação e circulação de novas práticas hoje.

Na segunda etapa da pesquisa chegou-se à conclusão (ou a uma nova hipótese) de que não se selecionariam novas cidades por suas especificidades e nem se reproduziriam os critérios utilizados para o estudo das duas cidades-piloto e sim optou-se por um conjunto de cidades que tinham uma inter-relação intrínseca em sua gênese, de forma a identificar e valorizar, num primeiro momento, o elemento formador ou indutor da formação do território, inclusive em conformidade com as questões elaboradas a partir da discussão dos casos de referência internacionais e nacionais estudados. Tal elemento passou a constituir, em si, o patrimônio cultural a ser preservado, porém a ele se poderia agregar duas outras possibilidades de definição de conjuntos de interesse: o das referências culturais dispersas, disseminadas no território, e os que conformaram a paisagem regional resultante.

O exemplar que permitiu compor esse quadro e a nova conduta metodológica foi a Usina Ester, situada no município de Cosmópolis, empresa que envolveu a formação de um amplo território que mais tarde se desdobrou em pelo menos mais três municípios pertencentes à RMC, além da própria cidade onde se localiza: Paulínia, Artur Nogueira e Engenheiro Coelho. A caracterização deste exemplar foi o que permitiu, finalmente, novas abordagens e a revisão dos critérios de proteção.

Se no primeiro momento a pesquisa se concentrou no levantamento de documentos públicos, como planos, programas e projetos propostos nas duas cidades da RMC, no segundo foi possível o aprofundamento da história dos municípios pertencentes à região de forma transversal, ou seja, partindo da história de vários elementos significativos, simultaneamente, para o entendimento da construção do território metropolitano. Neste sentido, foram mapeados os traçados ferroviários, os caminhos do circuito de fazendas, de usinas e fábricas, assim como os núcleos de colonização (formado por imigrantes), os primeiros núcleos urbanos e outras frentes de urbanização, todos elementos relacionados à Usina Ester. Vale observar que o material elaborado constitui-se em fonte primária pois a maioria dos municípios não possui documentação

cartográfica ou técnica organizada, ou seja, a pesquisa reuniu, organizou e sistematizou material que se encontrava disperso por vários órgãos de gestão e arquivos públicos.

O levantamento de experiências recentes em outros contextos nacionais e internacionais foi uma importante contribuição para a discussão de novos parâmetros e formas de associação dos remanescentes identificados nesse novo território delimitado para estudo. Foram levantados *in loco* os documentos referentes à experiência mineira de utilização da aplicação de 15% do ICMS (Imposto sobre Circulação de Mercadorias e Serviços) Cultural (ou Lei Robin Hood), uma solução dada para o financiamento da recuperação e conservação do patrimônio dos municípios do estado de Minas Gerais, processo possível de ser adotado para a preservação de áreas metropolitanas e a leitura do processo referente ao tombamento 002/03 do Condepacc (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas) dos “Traçados Urbanos e Caminhos Remanescentes dos Distritos de Sousas e Joaquim Egídio”, caso exemplar que permitiu ampliar a discussão sobre a preservação de patrimônios dispersos e interligados por caminhos, rotas, estradas de ferro e outros eixos de mobilidade do território.

Outro conjunto discutido, a partir de levantamentos de campo, foram as experiências de Vila Nova de Gaia, em Portugal (CORREIA et al., 2007) e o das cidades médias andaluzas da Aglomeração Urbana de Sevilha, em especial a região de Aljarafe, sobre o papel das cidades médias como “intermediárias” de processos urbanos que afetam diretamente o cotidiano das pequenas.

Para a discussão sobre a gestão foram realizados levantamentos (documental, entrevistas e participação em reuniões ordinárias) junto à AGEMCAMP - Agência Metropolitana de Campinas - instância supramunicipal de discussão dos problemas locais do conjunto de municípios constituída por Câmaras Temáticas (CT) setoriais.

Assim, no segundo momento a discussão sobre o território envolveu múltiplos aspectos e instâncias de gestão, sendo possível construir um entendimento e uma abordagem para além das divisas administrativas municipais.

### **3. PRIMEIRA ABORDAGEM: DOIS CASOS DE ESTUDO**

A expansão dos núcleos urbanos e, no limite, os processos de conurbação entre estes, assim como os decorrentes da urbanização difusa e descontínua, são os principais fenômenos que explicam a intensa troca de informações, energia, capital, trabalho e o deslocamento de pessoas, características recentes do território metropolitano. Na figura 2 é possível visualizar o mapa da RMC atual, com os 20 municípios integrantes e o traçado esquemático da Ferrovia Funilense (em laranja), saindo de Campinas para Engenheiro Coelho. Na figura 3, é possível constatar que o traçado da ferrovia coincide com antigo Caminho de Paulínia e com o traçado virtual do Vetor de Crescimento 3 da RMC, apontado no Atlas realizado pelo Núcleo de Estudos de População e o Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional (NEPO/NESUR/UNICAMP, 2004). A sobreposição de informações históricas e atuais sobre esses traçados possibilitou colocar em relação referências de períodos distintos em vários municípios.





**Figura 2.** À esquerda, Região Metropolitana de Campinas com os 20 municípios integrantes. Em destaque, a cidade de Campinas e as duas cidades-piloto estudadas.

Fonte: Elaboração própria, 2014.

**Figura 3.** À direita, RMC e os 8 Vetores de Expansão.

Fonte: NEPO/NESUR/UNICAMP, 2004.

### 3.1. Valinhos

A cidade de Valinhos foi ocupada por grandes fazendas de café que pertenciam originalmente à cidade de Campinas. A ferrovia chegou a Valinhos em 1872, fazendo com que a prática da agricultura se difundisse na região, onde o cultivo do figo roxo substituiu a cultura do plantio de café a partir de 1910. Somente em 1953 Valinhos se desmembrou de Campinas e tornou-se município. A cidade passou então por um processo de expansão periférica, primeiramente com a divisão do território em chácaras de recreio que funcionavam como segunda residência - numa ocupação ainda equilibrada entre rural e urbano - e que mais tarde deram origem à maioria dos bairros existentes hoje (inclusive à nomenclatura). Devido à sua localização estratégica do ponto de vista regional (próxima de São Paulo) e por possuir infraestrutura urbana e índices de qualidade de vida elevados, surgiram em Valinhos inúmeros condomínios residenciais privados, atraindo moradores de outras cidades. A cidade se conurbou com Campinas a partir dos antigos caminhos e das novas estradas abertas ou sobrepostas a estes. Hoje, o fluxo de pessoas ocorre principalmente para estudo e trabalho (Gutmann & Schicchi, 2013), demandando o surgimento de novas áreas de comércio e serviços especializados, bem como de espaços públicos e grandes equipamentos urbanos.

Ao tratar o patrimônio de cidades que passam por processos muito rápidos de mudança pode-se partir do pressuposto que muitas de suas referências culturais se constituíram a partir de formas de expressão e valores locais, ou seja, trata-se de um legado de valor etnográfico, conforme já dito. Neste sentido, a festa do figo é uma das atividades mais importantes da cidade de Valinhos, transformada em uma marca, cuja importância foi possível constatar a partir da itinerância do local de sua realização. A princípio se realizava num espaço público do centro antigo, o Largo São Sebastião, num segundo momento mudou-se para uma praça localizada na primeira área de expansão do centro, de residência de classes de renda mais altas, a Praça Washington Luis, para finalmente se deslocar para o Parque Municipal de Feiras e Exposições Monsenhor Bruno Nardini, uma área pública criada próxima à avenida de acesso à cidade a partir da rodovia, onde se localiza o Centro de Convivência Brasil 500 Anos, na rota de deslocamentos dos moradores dos condomínios (Fig.4).



**Figura 4.** Da esquerda para a direita, imagens dos principais espaços públicos de Valinhos: Largo São Sebastião em 1999, Praça Washington Luís, 1999 e Centro de Convivência Brasil 500 Anos, 2002.

Fontes: Imagens 1 e 2: Museu de Valinhos – Projeto Conteúdo 99; Imagem 3: Acervo Parodi.In Gutmann (2011).

Outros exemplos ilustram a necessidade de estudar um conjunto de referências que estabeleçam relação entre si e com a criação de paisagens características, como é o caso das áreas de concentração de olarias e os diversos clubes de campo que foram instalados em áreas de antigas fazendas (Fig.5). Alguns destes clubes hoje remanescem no interior de áreas de condomínios fechados (Fig.6). Em ambos os casos, assim como a festa do figo, tais atividades definiram, a seu tempo, a imagem do município de Valinhos na região.



**Figura 5.** Sede do Clube de Campo Vale Verde – antiga Fazenda São Bento de Cacutá, Valinhos, construída em meados do século XIX. Em 1973 a fazenda foi loteada e a casa sede foi transformada em sede do clube e do bairro de mesmo nome. Foi tombada pelo Condephaat (órgão estadual de preservação) em 2005.

Fonte: acervo da pesquisa, 2012.

Muitas destas áreas de fazenda que ainda remanescem, com seus equipamentos localizados em distintos pontos da propriedade, pertencem a mais de um município, embora, algumas sedes, em geral os edifícios considerados patrimônios, constem como pertencentes a apenas um. Tal constatação reafirmou a importância de se trabalhar com as referências culturais encontradas a partir da leitura do território e não no âmbito dos perímetros municipais.



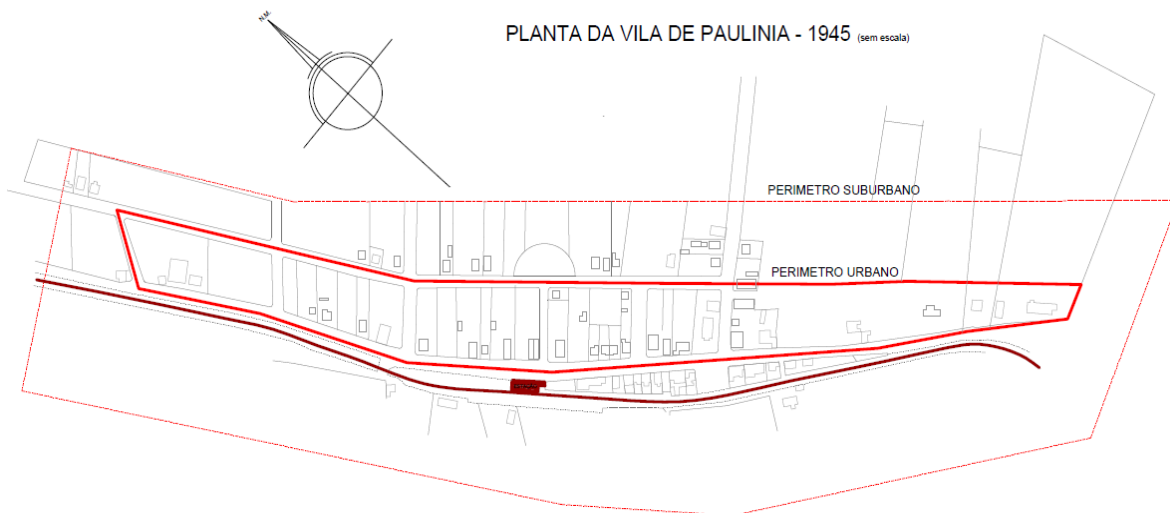


**Figura 6.** À esquerda, imagem da área do bairro (loteamento) Vale Verde em Valinhos com destaque para a área do clube de mesmo nome remanescente no seu interior. À direita, ampliação da área do Clube Vale Verde.

Fonte: Elaboração própria sobre imagem Google Earth. Disponível em [www.google.com/maps/@-23.0267766,-47.0230268,423m/data=!3m1!1e3](http://www.google.com/maps/@-23.0267766,-47.0230268,423m/data=!3m1!1e3). Acesso em 25/04/2015.

### 3.2. Paulínia

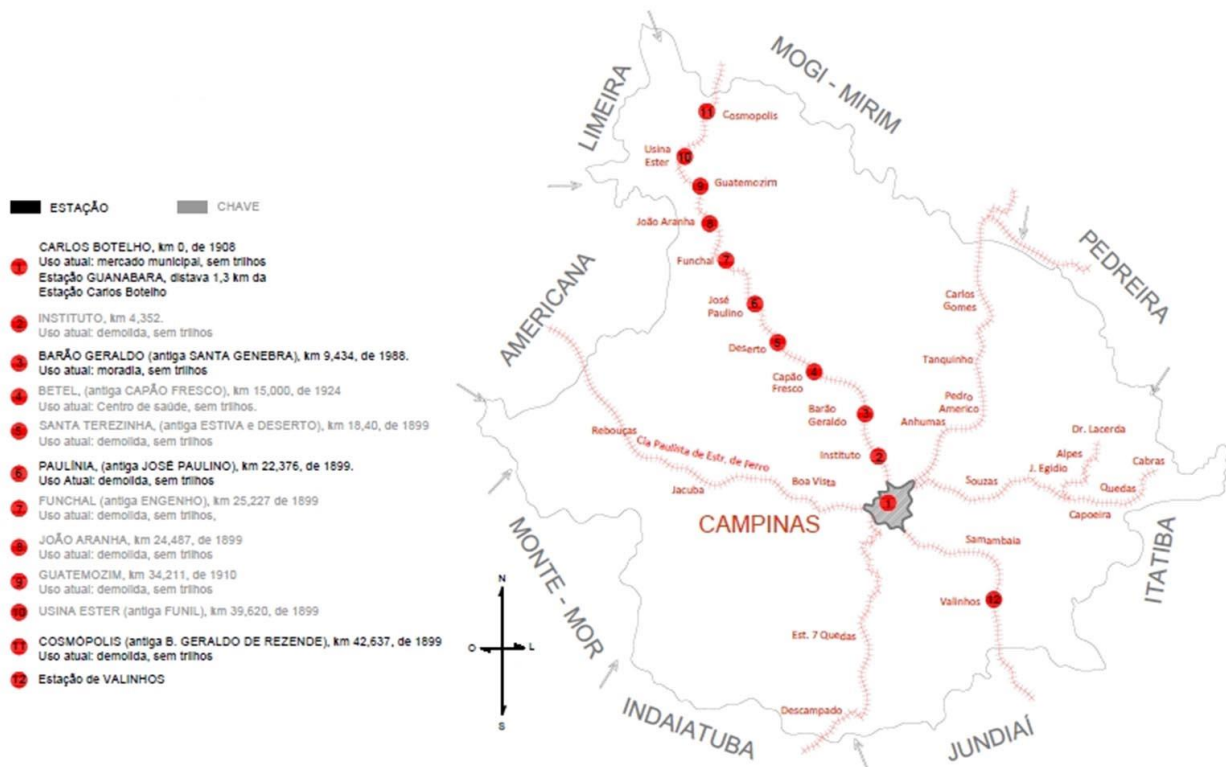
O território de Paulínia foi estruturado a partir da doação de sesmarias no final do século XVIII. Porém, foram as políticas migratórias do governo paulista que impulsionaram a ocupação do território, trazendo para a região muitos italianos da região do Vêneto no final do século XIX. Fugindo da miséria, vieram para trabalhar como assalariados nas fazendas, substituindo a mão de obra escrava, alterando a realidade socioeconômica da região. A instalação do Núcleo Colonial Campos Salles e da Estrada de Ferro Funilense foram fundamentais para o desenvolvimento de Paulínia, cujo vilarejo foi formado em 1903 ao redor da igreja de São Bento (Fig.7) – atual centro desse município – em terras da fazenda de mesmo nome do comendador Francisco de Paula Camargo, um dos primeiros incorporadores da ferrovia.



**Figura 7.** Planta do núcleo histórico de Paulínia em 1945, formado ao longo de um dos antigos caminhos, hoje Av. José Paulino.

Fonte: Elaboração própria sobre Planta da Vila de Paulínia, 1945, Arquivo do Estado de São Paulo.

A linha da Funilense adentra Paulínia a partir da região de Betel. Sua primeira parada ficava na estação de mesmo nome (antiga *Capão Fresco*). A parada seguinte era na estação *Santa Terezinha* (antiga *Deserto*, ou *Estiva*), já demolida. Esse trajeto da linha deu origem à atual avenida Getúlio Vargas (Wassall & Schicchi, 2011), um dos principais corredores viários da cidade. Seguiu, então, pela atual avenida José Paulino (antiga rua do Comércio), passando pela estação de mesmo nome, transformada em rodoviária e depois demolida na década de 1960. Esta construção, próxima à igreja de São Bento, foi muito importante para do núcleo, transformado em Distrito de Paz de Paulínia em 1944 e emancipado de Campinas em 1964.



**Figura 8. Estrada de Ferro Funilense: estações e paradas.**

Fonte: Elaboração própria sobre o mapa “Estradas de Ferro” in *Mapas do Município de Campinas*, de Maria da Gloria Querez, s/d. Acervo Biblioteca Municipal de Valinhos.

O percurso pela linha (Fig.8) e pelos demais caminhos e referências da formação do território que hoje constitui o município de Paulínia foi realizado no levantamento de campo.

A cidade cresceu ao longo da principal rua de comércio e ao redor da estação e da igreja. A partir do bairro mais antigo, Santa Cecília, a mancha urbana propagou-se de forma descontínua, tendo como eixo a avenida principal de acesso às fazendas (Fig. 9 e 10), onde ainda se localizam os edifícios mais significativos e que ainda convive com reminiscências de sua origem rural. Por volta de 1930 a população rural suplantara em grande número a população urbana (Muller, 1999).



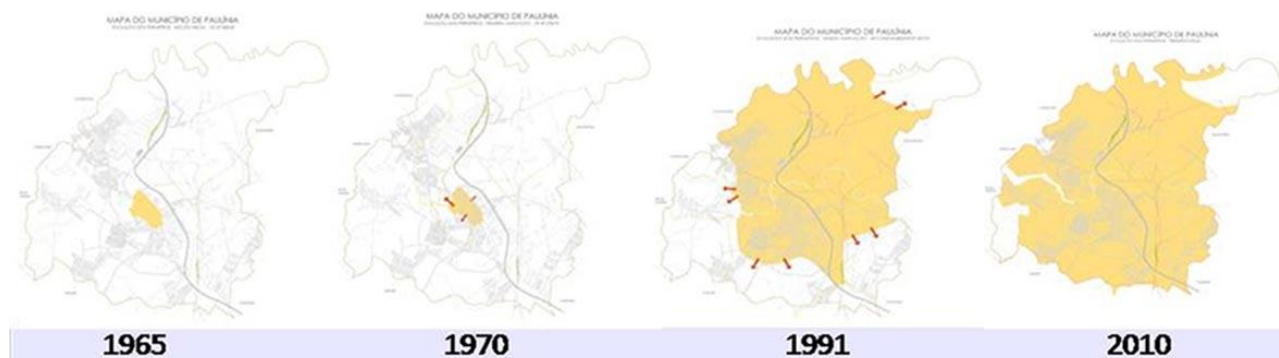
**Figuras 9 e 10. Paulínia: à esquerda, Igreja de São Bento situada na Avenida José Paulino, em detalhe à direita, principal via de comércio da cidade.**

Fonte: Acervo da pesquisa, 2012.

Nos anos 1970, com a implantação da Replan (Refinaria do Planalto – empresa de petróleo), Paulínia muda sua trajetória, atraindo diversas outras indústrias e se consolidando como pólo de redistribuição de derivados de petróleo. Devido à forte presença industrial, a cidade apresenta uma dualidade cultural, com



valores mais arraigados de comunidade local e costumes introduzidos pelos novos moradores dos empreendimentos habitacionais, comerciais e industriais na região (Wassall & Schicchi, 2011). É a partir desta década que se constata um salto no crescimento e na urbanização da cidade (Fig.11), que hoje possui 99% de seu território incluído no perímetro urbano.



**Figura 11. Evolução do perímetro urbano de Paulínia.**  
 Fontes: Censos Demográficos 1950, 1960, 1970, 1980 (WASSALL, 2011).

O estudo da formação do município de Paulínia permitiu verificar como uma linha ferroviária, implantada para o escoamento da produção agrícola das fazendas da região e cuja criação estava relacionada com políticas de desenvolvimento e colonização em nível nacional, se tornou um elemento estruturador do território, da formação de núcleos coloniais e, mais tarde, urbanos, surgidos ao longo e no entorno das estações que mais tarde dariam origem aos municípios da região. Ou seja, este segundo caso ofereceu novas questões teóricas e metodológicas para a pesquisa.

#### 4. SEGUNDA ABORDAGEM: ANÁLISE INTERESCALAR DO TERRITÓRIO

##### 4.1. Vetores de ocupação e desenvolvimento: A usina Ester e a ferrovia Funilense

A Usina Ester foi fundada em 2 de março de 1898, após a compra e incorporação das Fazendas do Funil, Três Barras, Boa Vista e São Bento pelos irmãos José Paulino, Arthur e Sidrack Nogueira com Paulo de Almeida Nogueira e Antônio Carlos da Silva Telles, hoje situada na cidade de Cosmópolis. Para transformar o pequeno engenho em uma grande indústria era necessária uma infraestrutura mínima, que acabou sendo fornecida com a construção da estrada de ferro da *Companhia Carril Agrícola Funilense*, possibilitando rápido acesso aos centros urbanos, e dos *Núcleos Coloniais Campos Salles* e do *Conchal*, que trouxeram mão de obra europeia abundante (Marcondes, 2001).



**Figura 12. Implantação Usina Ester – antiga Fazenda Funil – e edificações remanescentes. Legenda: 1. Igreja São Paulo; 2. Vila Operária; 3. Clube Funilense; 4. Indústria; 5. Casa sede da Fazenda Funil (demolida); 6. Antigo edifício de estocagem de açúcar; 7. Chaminé; 8. Antigo almoxarifado; 9. Armazém; 10. Escola.**  
 Fonte: Elaboração própria sobre foto Google Earth, 2013.

É uma das mais antigas usinas de açúcar do Estado de São Paulo e atualmente fabrica açúcar e etanol (Fig.12). Teve grande importância para a conformação desse município, uma vez que, sede da Usina Açucareira Ester, seus donos foram alguns dos principais responsáveis pela implantação da Estrada de Ferro Funilense (inaugurada em 1899), que ligava Campinas ao Funil para escoamento da produção agrícola da região. Essas vias definiram inicialmente a ocupação, tornaram-se estradas de acesso aos povoados (posteriormente municípios) que nasceram ao redor das estações e chaves ferroviárias e constituíram um elemento importante para a leitura do território e a identificação de referências culturais (Marcondes, 2001).

A implantação da Usina Ester, assim como de outras indústrias que ali se instalaram em substituição às antigas fazendas, foi responsável pela formação do município de Cosmópolis. 80% de seu quadro de funcionários é composto por filhos ou parentes de ex-funcionários ou teve a Usina como único emprego durante toda a vida. Desta forma, buscou-se uma nova abordagem na identificação do patrimônio da região, partindo da leitura da constituição física e da dinâmica atual das cidades a ela relacionadas e retrocedendo às bases da formação dos territórios, sendo possível aplicá-la a vários âmbitos ao mesmo tempo, e incorporar a variedade de referências culturais existentes ou, conforme aponta Becerra García, o patrimônio “*en toda su complejidad de forma diacrónica, y también, en su caso, el paisaje que ha generado*” (Schicchi, Vega, 2013: 133).

A Usina pode ser considerada, segundo Atique (2002, p.11), um “*projeto modernizador de caráter familiar que testemunha o peso da iniciativa privada sobre a dinâmica econômica e urbana do estado de São Paulo*”. A arquitetura e o urbanismo se tornaram mais um dos campos de atuação dos grandes empresários paulistas, com a construção de grandes edifícios e indústrias, criação de cidades, núcleos coloniais e fabris. Além disso, foi um empreendimento moderno no sentido de buscar maior viabilidade econômica e maior eficiência. É testemunha de como manobras e alianças entre grandes proprietários e políticos facilitavam o aproveitamento das riquezas geradas pelo capital proveniente do café, das ferrovias e dos projetos de colonização, gerando processos sistemáticos sobre o território.

Um destes processos, a instalação dos núcleos coloniais na Província de São Paulo, alterou significativamente a configuração do território paulista. As políticas de imigração promovidas pelo Estado e pelos proprietários de terras tinham como principais objetivos resolver a crise do café, de mão de obra e de alimentos: fixando os imigrantes para povoar o interior paulista e explorar ao máximo a terra, criando novos núcleos populacionais, além de desenvolver e modernizar os já existentes e produzindo alimentos para os centros urbanos (BALDINI, 2010), todos com impactos regionais.



**Figuras 13. Conjunto de construções e equipamentos da Usina Ester.**  
Fonte: Foto do acervo da pesquisa, 2013.

Hoje, a Usina Ester é constituída por um conjunto de bens patrimoniais que relaciona uma grande indústria produtora de açúcar e álcool, suas colônias operárias, estradas de ferro, fazendas, núcleos coloniais



(Fig.13). Esse empreendimento centenário da família Nogueira foi responsável pelo surgimento de diversos povoados e vilas que por sua vez originaram distritos e municípios no interior do estado de São Paulo, como as cidades de Paulínia, Cosmópolis, Artur Nogueira, Engenheiro Coelho, Conchal e o Distrito de Martinho Prado Júnior, no município vizinho de Mogi Guaçu.

#### 4.2. A Funilense: configuração do território e formação de cidades

A Funilense deixou marcas no traçado urbano do centro de Campinas e de vários municípios por ela cortados, como é possível constatar na descrição que se segue (Fig.14), reafirmando o seu caráter estruturador do território.

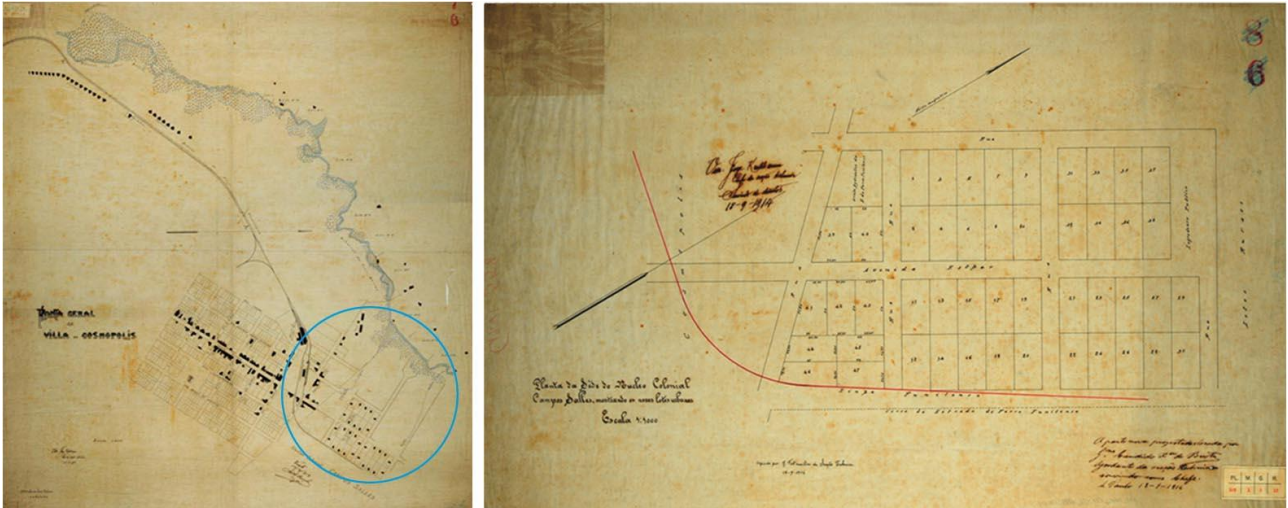


Figura 14. Mapa com traçado e localização das estações da Ferrovia Funilense e das referências culturais (imagens à esquerda).

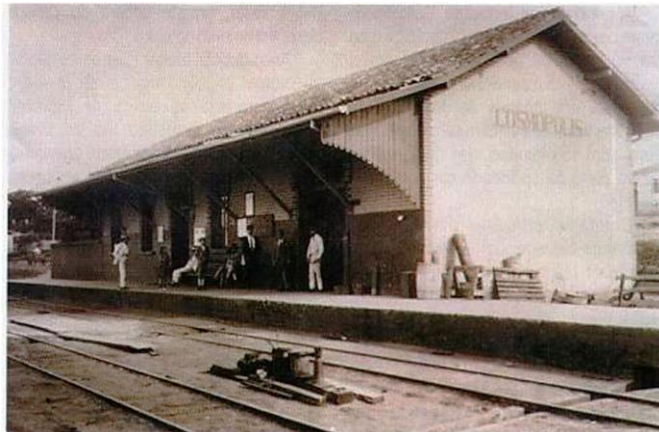
Fonte: Elaboração própria, 2014.

##### 4.2.1. Cosmópolis

Situada na antiga região do Funil, Cosmópolis teve sua origem vinculada diretamente ao empreendimento da família Nogueira. Desenvolveu-se a partir da Usina Ester e do Núcleo Colonial Campos Salles (Fig.15). A Funilense possuía duas estações ao longo desse trecho da linha, a da *Usina Ester* (inaugurada em 1903) e a de *Cosmópolis* (de 1899, anteriormente *Barão Geraldo de Rezende*, onde existe hoje um bairro de Campinas com o mesmo nome), que também deu nome à Vila formada a partir da emancipação do núcleo colonial em 1915 (Fig.16). A cidade possuía uma oficina da E.F. Sorocabana, onde se consertavam e revisavam as locomotivas e se fabricavam vagões de madeira.



**Figura 15.** À esquerda, “Planta Geral da Villa de Cosmópolis” de 1913 e, em azul, o novo loteamento do Núcleo Colonial Campos Salles, cuja planta ampliada de 1914 está reproduzida à direita. É possível identificar o traçado da Ferrovia Funilense: na primeira planta correndo paralelo ao rio e, na segunda, demarcado em vermelho e dividindo a vila e o núcleo.  
 Fonte: Acervo digital do Museu da Imigração – São Paulo.



**Figuras 16.** À esquerda: estação de Cosmópolis nos anos 40.

Fonte: Foto cedida por Nilson Rodrigues. Disponível no site Estações Ferroviárias: [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br). Acesso em 20/02/2014.



**Figura 17.** À direita: Escola Alemã, de uma das muitas comunidades do antigo Núcleo Colonial Campos Salles.

Fonte: Acervo da pesquisa, 2014.

Chamada de *Burgo*, ou de *Barão Geraldo de Resende*, recebeu o nome atual em 1905, que significa “cidade universo”, em virtude da quantidade de imigrantes vindos das mais variadas nações (Fig.17). Em 1906, foi criado o Distrito de Paz de Cosmópolis que em 1944 recebeu autonomia política e teve o território desmembrado dos municípios de Campinas, Mogi Mirim e Limeira. Quando foi criado o Distrito de Cosmópolis, suas ruas receberam nomes de capitais de alguns dos países de origem dos colonos (Baldini, 2010).

#### 4.2.2. Artur Nogueira

Chamada anteriormente de *Lagoa Seca*, suas terras faziam parte de Mogi Mirim. Recebeu o nome da estação de trem da Funilense aí localizada (Fig.18), *Arthur Nogueira*. Era a única parada de trem nesta cidade, construída em 1907 (durante o primeiro prolongamento da linha), onde já havia um pequeno núcleo de casas dentro da fazenda São Bento, pertencente ao major Arthur Nogueira. Foi reformada em 1938 e demolida em 1976. Em 2010 uma réplica da estação foi construída pela Prefeitura Municipal (Fig.19).





**Figura 18. Estação Artur Nogueira em 1966 e demolida em 1976.**

Fonte: site [www.estacoesferroviarias.com.br](http://www.estacoesferroviarias.com.br)

**Figura 19. Estação “Artur Nogueira”, réplica construída em 2011.**

Fonte: acervo da pesquisa, 2014.

### 4.2.3. Engenheiro Coelho

A cidade se originou das terras da fazenda Guaiquica (ou São Pedro), ponto escolhido para a construção da estação da Funilense de mesmo nome em 1913. O prédio da antiga estação hoje abriga um posto de saúde. Foi Distrito de Paz, pertencente ao município de Mogi Mirim até 1990, quando se emancipou e passou a se chamar Engenheiro Coelho em homenagem ao engenheiro José Luiz Coelho, inspetor da E. F. Sorocabana e responsável pela construção da estação. Em 1991 passou a integrar os municípios da RMC.

A atual estrada que liga Engenheiro Coelho a Conchal foi construída sobre o antigo leito da ferrovia Funilense. A estação de Tujuguaba foi construída para permitir o acesso ao Núcleo Colonial Conde de Parnaíba em 1913 e acabou demolida depois da desativação da linha férrea.

## 5. CRITÉRIOS DE IDENTIFICAÇÃO E PRESERVAÇÃO

A pesquisa apoiou-se principalmente em levantamentos de dados históricos, técnicos, sócio-espaciais e empíricos sobre as cidades e procurou constituir um conhecimento de questões locais, definindo, num primeiro momento, um conjunto de parâmetros de preservação e de patrimônios a serem levantados.

Ao se adotar uma nova perspectiva para a análise do território no segundo momento, não se ignorou a bibliografia e a discussão teórica produzida ao longo de mais de setenta anos de história da preservação no Brasil. Ao contrário, o desafio foi justamente enfrentar a discussão de novas questões nascidas do objeto analisado a partir de uma revisão dos parâmetros e instrumentos já existentes.

Mudanças estruturais ocorreram de forma mais acelerada no território de regiões metropolitanas e em especial nas cidades médias, onde “emergem arranjos espaciais em contínua expansão” com a localização distinta e distante de áreas de moradia e trabalho que contemplam “mudanças na morfologia urbana, apoiadas pelo predomínio do automóvel e das tecnologias de informação, com ampliação territorial do campo de externalidades metropolitanas” (Moura, 2012: 6-7).

Não se trata de aprofundar aqui o conceito do que está sendo considerada como “uma nova fase de modernização capitalista” (De Mattos, 2012; Lencione, 2006; Almoguera Sallent, 2008), ainda que tal aprofundamento tenha sido objeto da pesquisa. Porém, enunciar estes aspectos permite explicar em que medida foram necessárias adaptações aos conceitos e instrumentos para contemplar as mudanças nos valores locais atribuídos aos lugares e bens patrimoniais, à memória e nas relações de identidade, e onde a literatura tradicional sobre a preservação do patrimônio se mostrou insuficiente ou incompleta no que diz respeito ao componente territorial.

Conforme assinalado, um componente importante na formação das cidades da região foram as indústrias que ali se instalaram em território de antigas fazendas, como no caso da Usina Ester que até hoje é referência local. Esta importância, entretanto, não advém do seu patrimônio industrial remanescente e sim da presença da usina ainda hoje no cotidiano dos moradores, reiterando deslocamentos sobre o território e se transformando conjuntamente com a região. Por esta razão, optou-se por uma abordagem da questão

patrimonial partindo da identificação de um elemento estruturador dos elementos identificados no território e do reconhecimento de componentes da constituição física e da dinâmica atual das cidades. O retrocesso ao período de formação dos territórios, para a compreensão e identificação de valores culturais incorporados ao longo do tempo à paisagem formada foi, na sequência, essencial para a compreensão das relações entre eles. Finalmente, a discussão sobre rotas culturais (tradicionalmente utilizadas pelo turismo), o conceito de “paisagem cultural”, introduzido no documento Conservação de Sítios Culturais integrados a Políticas da Paisagem pelo Comitê de Ministros do Conselho Europeu de 1995 e, posteriormente, no caso brasileiro, a Portaria nº127, de 30 de abril de 2009, foram particularmente importantes para se vislumbrar uma possibilidade de enquadramento dos remanescentes.

Após os levantamentos realizados nas cidades-piloto de Paulínia e Valinhos foi possível verificar que as categorias iniciais adotadas deveriam sofrer alterações, uma vez que os edifícios significativos identificados em Valinhos e Paulínia, em geral, estavam sempre inseridos em “conjuntos construídos” e estes, por sua vez, estavam relacionados aos “espaços públicos” (praças, antigos caminhos, ruas). Em Paulínia, a associação destes três componentes resultou na formação de grande parte do que se concebeu na pesquisa como “unidades de valor paisagístico”, juntamente com as sedes de fazendas, as usinas e os parques. Tal conceito, por sua vez, se apóia diretamente nas discussões sobre paisagem cultural.

A Funilense, de cujos trilhos não existem mais vestígios, foi o elemento estruturador que possibilitou a leitura da ocupação do território e o reestabelecimento da conexão entre referências: estações, equipamentos urbanos, fazendas, vilas operárias, usinas, indústrias, edifícios institucionais, olarias, etc. Esse tipo de associação se apoiou na definição de rotas culturais, embora não com o intuito de estruturação turística e sim de entendimento do território (Fig.20).

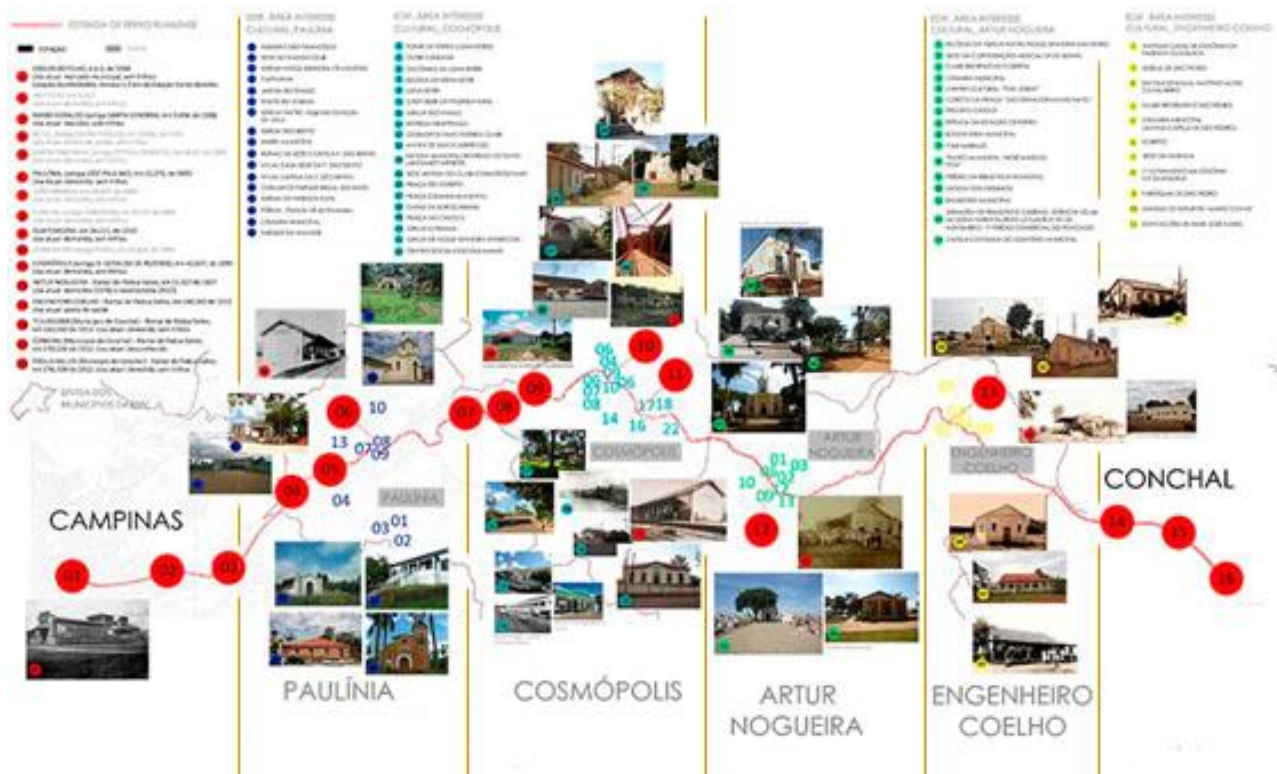


Figura 20. Imagem síntese da pesquisa com simulação de registro interativo das referências culturais identificadas nas cidades cortadas pela Ferrovia Funilense.

Fonte: Elaboração própria, 2014.

E a despeito de quase todas as estações da Funilense terem sido demolidas, foi possível reconstituir suas localizações. A importância deste conhecimento reside em que os elementos remanescentes relacionados a elas historicamente, como sedes de fazendas, igrejas, caminhos, edifícios institucionais, traçados de núcleos, ainda mantêm suas configurações originais, ou seja, o “espírito do lugar”.

Para esta discussão sobre patrimônio e território, a pesquisa incorporou conceitos discutidos na Declaração de Quebec de 2008 sobre a “Salvaguarda do espírito do lugar” do ICOMOS (International Council on Monuments and Sites), dos quais se destacam aspectos que respondem à questão inicial enunciada:



“(…) Em vez de separar o espírito do lugar, o intangível do tangível e considerá-los como antagônicos entre si, investigamos as muitas maneiras dos dois interagirem e se construírem mutuamente.

O espírito do lugar é construído por vários atores sociais, seus arquitetos e gestores, bem como seus usuários que contribuem ativamente e em conjunto para dar-lhe um sentido. Visto como um conceito relacional, o espírito do lugar assume ao longo do tempo um caráter plural e dinâmico capaz de possuir múltiplos sentidos e peculiaridades de mudança, e de pertencer a grupos diversos. Esta abordagem mais dinâmica se adapta melhor ao mundo globalizado atual, caracterizado por movimentos transnacionais da população, relocação populacional, contatos interculturais crescentes, sociedades pluralísticas e múltiplas ligações ao lugar” (ICOMOS, 2008).

Outros elementos importantes contidos nesta discussão são o reconhecimento de que o espírito do lugar é complexo e multiforme e, portanto, exige equipes multidisciplinares para sua apreensão; que está em permanente reconstrução, correspondendo à necessidade de mudança e continuação das comunidades e de compartilhamento por distintos grupos.

## **6. CONSIDERAÇÕES FINAIS**

Entre os fatores recentes e comuns às cidades inicialmente estudadas, destacados para o entendimento sobre o território, destacam-se: a competição entre cidades na atração de novas atividades econômicas, em geral vinculadas a polos de alta tecnologia ou a circuitos turísticos regionais; a criação de marketing urbano como forma de superar deficiências de infraestruturas; a valorização do solo, com avanço de perímetros urbanos e saturação dos recursos naturais disponíveis; a simultaneidade de movimentos opostos de urbanização, com o crescimento em extensão a partir das áreas centrais dos municípios e, ao mesmo tempo, um desdobramento de novas áreas urbanizadas descontínuas e dispersas.

No contexto das políticas e das transformações econômicas e territoriais das pequenas e médias cidades do interior paulista, constatou-se a partir do estudo destas duas cidades que o patrimônio passa a representar para a política urbana um conjunto de estruturas simbólicas que alimenta a dinâmica cultural ou apenas um recurso incorporado à qualidade dos bens e serviços comercializados nas estratégias de atração local de atividades culturais.

Neste sentido, os estudos de casos nacionais e internacionais foram fundamentais para a compreensão da viabilidade de pensar o território até o limite de defini-lo como uma unidade patrimonial. Permitiram reavaliar a metodologia e estabelecer um novo recorte a partir de um elemento estruturador do território, o conjunto formado pela Usina Ester e a Estrada de Ferro Funilense, compreendê-lo em sua trajetória histórica e só depois empreender a identificação de edifícios e áreas de interesse cultural em cada um dos contextos em que foi possível compreender também que o entorno de um patrimônio edificado, muitas vezes sem qualificação específica que justifique um registro, pode constituir o único elemento coeso para a compreensão e a preservação da memória urbana, uma vez ausentes os edifícios emblemáticos que lhes deu origem.

Sob o ponto de vista da gestão, trata-se de uma região que se ressentia da ausência de planos regionais-urbanos e de um planejamento metropolitano com seus organismos constitutivos (conselhos, comissões, consórcios), principalmente tendo em vista a necessidade de articulação e interconexão entre os municípios que a compõem. Neste sentido, os conceitos de patrimônio etnológico e de zona patrimonial, esta última, por englobar a noção de paisagem cultural associativa e o primeiro por possibilitar incluir a quase totalidade das manifestações, objetos, lugares e práticas culturais, foram fundamentais para a elaboração das visitas de campo e a (não) seleção prévia das referências.

Por fim, destaca-se a importância da compreensão do conceito de preservação do “espírito do lugar”, por corresponder à complexidade presente na abordagem do território atual e, em especial, por ir ao encontro de questões recentes surgidas nos países economicamente emergentes, com regiões de alta concentração de produção ou pólos de desenvolvimento tecnológicos que deflagram processos migratórios e deslocamentos pendulares entre municipalidades.

Porém, a questão que ainda permanece em aberto é se seria possível uma forma de regulamentação que associasse elementos materiais e imateriais remanescentes sem necessariamente estabelecer uma rígida e permanente delimitação territorial.

## 7. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ALMOGUERA SALIENT, M<sup>a</sup> del Pilar. (2008). *La ciudad cambia de escala: Sevilla Metropolitana*. Sevilla: Universidad de Sevilla.

ATIQUÉ, Fernando. (2002). Arquitetura e Cotidiano no empreendimento agrindustrial: a formação do espaço operário na Usina Ester. In Anais Seminário de História da Cidade e do Urbanismo, v. 7, n. 1. São Paulo: BUREAU BRASILEIRO.

BAENINGER, R. A. (2002). *População em Movimento*. In: Fonseca, R.; Davanzo, A. M. Q.; Negreiros, R. M. C. (orgs.) Livro Verde: Desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas. Campinas: UNICAMP, IE.

BALDINI, Kelly. (2010). *Núcleo Colonial Campos Salles: um estudo de caso sobre a dinâmica das relações bairro rural – cidades*. Dissertação de Mestrado. Campinas: UNICAMP.

CORREIA [et al.] (2007). Relatório 2.10 Patrimônio Arquitectónico. In Plano Director Municipal de Vila Nova de Gaia. PORTO: Município de Vila Nova de Gaia.

FONSECA, Maria Cecília Londres. (1996). Da modernização à participação: a política federal de preservação nos anos 70 e 80. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional. Dossiê Cidadania (Brasil)*: IPHAN.

GUTMANN, Carolina S.; SCHICCHI, Maria C. da S. (2013). O valor patrimonial dos espaços públicos no centro da cidade de Valinhos (SP). *ArquiteturaRevista (São Leopoldo)* 1, p.9-19.

LENCIONE, S. (2006). *Da cidade e sua região à cidade-região*. In J.B. da Silva; L.C. Lima; D. Elias (Orgs). Panorama da Geografia Brasileira. São Paulo: Annablume, p. 65-77.

MARCONDES, Marli A. (2001). *História e informática: o uso da hipermídia no resgate da história da Estrada de Ferro Funilense*. Campinas: Dissertação/Unicamp.

MATOS, Odilon Nogueira. (2006). *Campinas, de freguesia à metrópole: um breve roteiro para a sua história*. In: Lília Medrano; João Miguel de Godoy (orgs). Campinas – visões de sua História. Campinas: Ed. Átomo.

MÜLLER, Meire Terezinha; MAZIERO, Maria das Dores Soares. (1999). *Paulínia: História e Memória: dos trilhos da Carril às chamas do progresso*. Campinas: Ed. Komedi (edição bilingue).

NOVICK, Alicia et.al. (2011). *Mirada desde la quebrada de Humahuaca: territorios, proyectos y patrimonio*. Buenos Aires: Cuentahilos.

NEPO/NESUR/UNICAMP (2004). *Campinas metropolitana: diversidades sócioespaciais*. Campinas. Atlas. (CD-ROM). In CAIADO, M.C.S e Pires, M.C.S. "Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros." Textos NEPO/UNICAMP.

PORTARIA Nº127 DE 30 DE ABRIL DE (2009). Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional (IPHAN) In DIÁRIO OFICIAL DA UNIÃO nº83, 5 de maio de 2009.

POULOT, Dominique. (2009). *Uma história do patrimônio no Ocidente. Séculos XVIII – XXI. Do monumento aos valores*. Tradução João de Freitas Teixeira. São Paulo: Estação Liberdade.

REIS, N. G. (2006). *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano*. São Paulo: LAP/FAPEESP/Via das Artes.

SCHICCHI, Maria C. da S., VEGA, Jimena A. (2013). Entrevista con Juan Manuel Becerra García. *Revista Oculum Ensaio (Campinas)* 10, p.149-156.

## 8. FONTES ELETRÔNICAS

CONSEJO DE EUROPA. RECOMENDACIÓN (95) 9 RELATIVA A LA CONSERVACIÓN DE LOS SITIOS CULTURALES INTEGRADA EN LAS POLÍTICAS DEL PAISAJE (1995). In IAPH (Instituto Andaluz de Patrimônio Histórico). Sevilla, Espanha. Disponível em: [http://www.iaph.es/paisajecultural/storie\\_doc/RECOMENDACION\\_%2895%29\\_9.pdf](http://www.iaph.es/paisajecultural/storie_doc/RECOMENDACION_%2895%29_9.pdf) (Consulta em: 04/08/2013).

DE MATTOS, Carlos A. (2012). Globalización y metamorfosis urbana en América Latina. In EURE, vol.38 nº113, p. 157-160. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile. Disponível em: <http://www.eure.cl/numero/globalizacion-y-metamorfosis-urbana-en-america-latina-carlos-a-de-mattos/> (Consulta em: 20/12/2013).

GUTMANN, C. (2011). Valor patrimonial dos Espaços Públicos. Estudo de caso do centro de Valinhos – SP. Dissertação de Mestrado. Campinas: PUC-Campinas. Disponível em: [www.puc-campinas.edu.br](http://www.puc-campinas.edu.br) (Consulta em: 20/12/2014).

ICOMOS – International Council on Monuments and Sites. (2008) - [The Quebec Declaration on the Preservation of the Spirit of the Place](http://www.icomos.org/en/charters-and-texts). Disponível em: <http://www.icomos.org/en/charters-and-texts> (Consulta em: 20/10/2012).

MOURA, Rosa. (2012). A dimensão urbano-regional na metropolização contemporânea. In Revista EURE, vol. 38, nº115, p.5-31. Santiago: Pontificia Universidad Católica de Chile. Disponível em: <http://www.scielo.cl/pdf/eure/v38n115/art01.pdf> (Consulta em: 10/01/2014).

PMHIS - Plano Metropolitano de Habitação de Interesse Social. (2010). AGEMCAMP - Agência Metropolitana de Campinas, Campinas. Disponível em: <http://www.agemcamp.sp.gov.br/> (Consulta em: 12/11/2010).

WASSALL, L. J. ; SCHICCHI, M. C. (2011). Urbanização descontínua: fronteiras e novas centralidades. Estudo de caso do município de Paulínia/SP. In ARQUITETURA REVISTA, v. 7, n. 1. São Leopoldo: UNISINOS. Disponível em: <http://www.revistas.unisinos.br/index.php/arquitetura/issue/view/222>.