



XIX ENCONTRO NACIONAL DA ANPUR
Blumenau - SC - Brasil

CARTOGRAFIA NA GEOGRAFIA HISTÓRICA DO CAPITALISMO: CARTA CADASTRAL E A
FORMAÇÃO TERRITORIAL DE CAMPINAS (SP)

Isabela Magalhães Bordignon (Universidade Estadual de Campinas) - isabelabord1@gmail.com
Graduada em Geografia pela UNICAMP. Mestranda em Geografia pela UNICAMP.

Lindon Fonseca Matias (Universidade Estadual de Campinas) - lindon@unicamp.br
Graduado em Geografia pela UNESP. Mestre em Geografia Humana pela USP. Doutor em Geografia Humana pela USP. Pós-doutor pela School of Geography and Planning da Cardiff University (Wales, UK). Professor Associado Livre-Docente do Departamento de Geografia

Cartografia na Geografia Histórica do Capitalismo

Carta cadastral e a formação territorial de Campinas (SP)

INTRODUÇÃO

Estudos teóricos que compreendam a natureza e a importância histórica e geográfica dos mapas têm se mostrado bastante potentes ao passo que as representações espaciais sempre estiveram presentes nas sociedades, sendo um material importante para a compreensão do contexto social em que foi elaborado. Mais do que isso, tais estudos, ao clarificar a relação íntima existente entre mapas e território, demonstram a centralidade da representação cartográfica na própria formação do território, bem como instrumentos estratégicos de agenciamento e controle do mesmo.

Pensar na história do capitalismo, a partir de uma ótica geográfica, como propõe Moraes (2011), é pensar, conseqüentemente, na história da expansão de determinadas relações sociais que avançaram de tal forma até abarcar todos os quadrantes do planeta. Em outras palavras, “o capitalismo introduz contínuos fluxos internacionais, objetivando um espaço de relações que acabou por envolver todo o planeta” (MORAES, 2011, p. 18).

Seguindo esta mesma ótica, pensar a história da cartografia nos remete a pensar a Geografia Histórica do Capitalismo, visto que o contexto em que a Geografia e a Cartografia se inserem influencia diretamente o papel que os mapas desempenham na sociedade (HARLEY, 1988a). Ademais, uma cartografia para o capitalismo teve de ser fixada e disseminada, tal como ocorreu com a própria ciência geográfica quanto à sua constituição e difusão, sendo posta aos desígnios do capital (DUARTE, 2018).

Avanços técnicos, como a padronização das medidas e da cartografia, entrelaçam-se à expansão das relações capitalistas e, no caso da ciência geográfica, ao processo de fronteirização do mundo. O acesso à tecnologia de ponta e a capacidade de gerar inovações técnicas, como pontua Moraes (2011), definem em muito os detentores de poder econômico na atualidade.

Nesse contexto, a tecnologia, representada pelos sistemas de mapeamento em geral, têm sido incorporadas à vida social, gerando um novo campo de produtos e práticas a serem consumidas. Conseqüentemente, novos mundos são produzidos a partir destes mapeamentos digitais, sendo importante apontar questionamentos sobre essas transformações das capacidades cartográficas, nos seus impactos na vida social e nas suas implicações mais vastas para a prática democrática contemporânea. De maneira geral, há a criação de um novo imaginário visual, novas concepções da Terra, novas modalidades de mercadoria e consumidor, bem como novas visões do que constitui o mercado, o território e o império (PICKLES, 2004).

Tal cenário é evidente na passagem do século XX para o XXI, em que a informação, em um cenário de adoção generalizada de computadores, redes de comunicação e sensores, se torna mais abundante e indispensável para a gestão e funcionamento das cidades. Atrelado ao poder computacional, tem-se também maior capacidade de armazenamento de dados digitais, sendo possível adquirir, distribuir e processar dados quase que em tempo real (BATTY et al., 2012, LI;

BATTY; GOODCHILD, 2020). E, mais ainda, a compilação dessas informações nos chamados *big data*, uma fonte inesgotável de números e mapeamentos prontos a serem utilizados para ampliar a acumulação de capital (DUARTE, 2018).

Atualmente, apesar de todos os alegados benefícios e possibilidades de “democratização da cartografia” por intermédio dos softwares e aplicativos, Duarte (2018) aponta que pouco ou quase nada foi alterado em relação aos padrões fixados há mais de um século. Dessa forma, o presente texto tem por objetivo analisar como a cartografia, em especial as cartas cadastrais, tem participado da formação territorial do Brasil, partindo do estudo das plantas cadastrais de Campinas datadas de 1878 e de 1929, analisando seu papel na formação territorial campineira, a partir da metodologia de desconstrução dos mapas proposta pelo geógrafo John Brian Harley (1989; 2005).

Para tal, subdivide-se a discussão em cinco momentos. Primeiramente, apresenta-se a metodologia de desconstrução de mapa a ser utilizada na análise. Num segundo momento são apresentadas posições de como alguns autores têm compreendido a relação entre o mapa e o território. Em seguida, põe-se em discussão a relação entre a cartografia cadastral e a formação territorial, para então discutir-se como tal relação se dá no contexto do município de Campinas no final do século XIX e início do XX. Por fim, são tecidas algumas considerações finais.

DESCONSTRUÇÃO COMO FORMA DE INVESTIGAÇÃO DE MAPAS

Perguntar o significado do mapa e do ato de mapear o mundo de uma forma específica envolve, também, questionamentos de ordem técnica acerca das formas como a informação e as ideias são representadas de um domínio da realidade para o outro. Em outras palavras, como afirma Pickles (2004), mapear diz respeito à transferência de informação de uma forma de apresentação em uma rerepresentação desta mesma informação, contemplando desde a empiria sobre a superfície da Terra, sobre sistemas de crença sobre a sociedade, formas simbólicas, míticas ou de sonho dependentes de uma hermenêutica profunda para a sua rerepresentação ou, até mesmo, relações matemáticas formais de tradução ou transposição.

Nos anos 1980, o trabalho do geógrafo britânico John Brian Harley iniciou questionamentos acerca da cartografia que era produzida até então (eminentemente positivista), e como o mapeamento funcionava enquanto um discurso imbuído de poder. Harley (1989) fez uso de uma abordagem desconstrucionista para romper a suposta ligação entre a realidade e a representação que, segundo o autor, dominou o pensamento cartográfico e conduziu-o à condição da 'ciência normal' desde o Iluminismo, e proporcionou uma epistemologia pronta e afirmada como certa para a história da cartografia. Pretendeu-se, então, uma epistemologia alternativa, enraizada na teoria social e não no positivismo científico, sendo, para Harley (1989), mais adequada à história da cartografia.

De acordo com Harley (1988a), os mapas não são imagens sem valor, tampouco verdadeiros ou falsos. Baseado nas ideias de Michel Foucault, da onipresença do poder em todo o conhecimento, mesmo que esse poder seja invisível ou implícito, incluindo o conhecimento particular codificado em mapas e

atlas, o geógrafo argumenta que o processo de mapeamento não era uma busca neutra e objetiva, mas sim um processo carregado de poder; utilizada no controle do espaço por parte do poder estatal (tanto na figura dos reis como dos Estados-nação), legitimando o imperialismo, controlando fronteiras e dissociando o território que representam da sociedade ali presente, contribuindo para a noção de um espaço socialmente vazio e neutro. Nas próprias palavras do autor, “os mapas são uma linguagem gráfica que se deve decodificar. São uma construção da realidade, imagens carregadas de intenções e consequências que se podem estudar nas sociedades de seu tempo” (HARLEY, 2005, p. 62).

São postas, então, três eminências centrais para a interpretação do mapa: (a) mapa como um tipo de linguagem (abordagem semiótica); (b) formulação da iconologia (nível mais superficial e mais profundo, dimensão simbólica); e (c) conhecimento cartográfico é um produto social (sociologia do conhecimento) (HARLEY, 1988a). Somado a isso, Harley (1988b) aponta os silêncios como importantes no processo de elaboração de mapas e, conseqüentemente, na análise dos mesmos, através das fases de coleta de dados para as fases de compilação, edição, elaboração, impressão e publicação.

Ao avaliar os silêncios, deve-se estar consciente não só dos limites geográficos do conhecimento, mas também dos constrangimentos tecnológicos à representação e das ausências no registo histórico devido à destruição de provas. Segundo Harley (1988b), isso constitui parte da linguagem do mapa, podendo elucidar e até mesmo ser tão culturalmente específico como qualquer outro aspecto presente no mapa. Normalização, como aponta o autor, com a sua ênfase euclidiana no espaço como uniforme e contínuo, gera os silêncios de uniformidade, por exemplo. Tais silêncios atuam, então, para legitimar e neutralizar as ações arbitrárias na consciência dos seus autores, contribuindo para uma desumanização da paisagem.

O geógrafo britânico afirma ainda que, ao estudar mapas antigos, se deve retornar ao passado e situá-lo estritamente em seu próprio período e lugar, partindo da compreensão de que o contexto é um conjunto complexo de forças interativas. Harley (2005) pontua, então, três aspectos do contexto que influenciam diretamente a leitura e compreensão dos mapas como textos: (1) o contexto do cartógrafo; (2) o contexto de outros mapas; e (3) o contexto da sociedade.

A desconstrução do mapa pode servir, então, a três grandes funções num amplo inquérito sobre a história da cartografia. Em primeiro lugar, permite desafiar o mito epistemológico (criado pelos cartógrafos) do progresso de uma ciência cartográfica objetiva, produzindo sempre mapas que representam a realidade tal qual como ela é. Em segundo lugar, o argumento desconstrucionista permite-nos redefinir a importância histórica dos mapas. Em terceiro lugar, a desconstrução permitir que a história do mapa tome um lugar mais completo no estudo interdisciplinar do texto e do conhecimento. É nessa desconstrução, então, que é possível construir interpretações outras sobre o mapa e o que ele tem a dizer sobre o contexto em que está inserido (HARLEY, 1989).

O QUE VEM PRIMEIRO, O MAPA OU O TERRITÓRIO?

Como já explicitado no início do presente texto, há uma relação íntima entre o mapa e o território e, ao debruçar-se sobre mapas históricos, entender

tal relação se faz importante para compreender o contexto histórico e social em que foi elaborado e também os processos que engendram o território na atualidade. Entretanto, como tal relação se dá é entendida de distintas maneiras, variando de acordo com o entendimento que cada autor possui de Cartografia. As teorias e histórias tradicionais de mapas e cartografia têm a tendência a reduzir os mapas a um ou outro interesse, ou como progressivas maneiras de representação da Terra, ou como instrumentos do poder, ou como forma material de um 'instinto' ou 'impulso' universal do ser humano de representar o espaço em que vive. Pickles (2004) salienta que se deve ter cautela ao reduzir o mapa a uma única narrativa e atribuindo-lhe uma única história.

Dentre as propostas, destaca-se a Semiose Cartográfica, concebida por Casti (2005). Sustenta-se que os mapas se baseiam em uma meta-semiose (semiose de segundo nível), visto que sua linguagem é moldada na linguagem territorial (semiose de primeiro nível). Como afirma Kivasney (2017), a semiose cartográfica desenvolvida por Casti (2005) está apoiada na abordagem hermenêutica e trabalha com a ideia do mapa como instrumento de intervenção entre a sociedade e o território, partindo da premissa de que os mapas, nesse tipo de relação, desempenham papel crucial. Dessa forma, o território não é exclusivamente um dado empírico, mas um processo pelo qual a sociedade transforma o espaço natural e o impregna de sentido e significado (CASTI, 2005).

Outro autor importante que merece destaque é Pickles (2004), que se propõe a ir mais além do entendimento do mapa enquanto um objeto socialmente construído, enquanto um instrumento de poder e resultante de uma epistemologia particular do olhar ou uma representação masculinista. Para Pickles (2004), as instituições e as práticas cartográficas codificaram, decodificaram e recodificaram o espaço em suas distintas escalas (planetária, nacional, social). Logo, nas próprias palavras do autor, “mapas e mapeamentos precedem o território que ‘representam’”, sendo que os “territórios são produzidos pela sobreposição de inscrições a que denominamos mapeamentos” (PICKLES, 2004, p. 5). Nesse sentido, é necessário o pensamento e questionamento sobre as práticas geográficas de mapeamento em termos de uma epistemologia mais ampla e uma política que trate o “mundo como exibição”.

O trabalho de Pickles (2004) se sobressai ao dar enfoque às práticas, às instituições e aos discursos dos mapas e quais os seus papéis sociais no contexto histórico, social e político, a partir de um entendimento dos mapas como complexos, multivocais e contestáveis. O autor rejeita qualquer “verdade” que possa ser desvendada pela exposição das intenções ideológicas envolvidas. Os mapas são, então, não espelhos da natureza, mas produtores desta. Ademais, consoante a Casti (2005), Pickles (2004), propõe uma abordagem hermenêutica, que seria fundamental para uma cartografia pós-representacional comprometida com a escrita de histórias desnaturalizadas da própria cartografia e na produção de uma cartografia desontologizada.

O entendimento proposto por Kivasney (2017) também é bastante válido de ser discorrido. A autora parte do conceito de operadores espaciais de Lussault (2007), o qual entende que existem entidades (que podem ser humanas, não humanas e híbridas) que possuem uma capacidade de agir no espaço geográfico das sociedades interessadas, e dos conceitos de autorreferência e iconização de Casti (2005) que entende a existência de artefatos (não humanos, nos termos

de Lussault, 2007) que não são apenas protagonistas mas, sim, 'quase personagens', ao passo que interferem nos arranjos espaciais existentes, desempenhando uma função na comunicação que independe das intenções do operador (humano, individual ou coletivo, segundo Lussault, 2007) que os produziu, e propõe, dessa forma, que os mapas operam transformações no território.

No contexto da relação entre o mapa e o território, as proposições do geógrafo Grataloup (2006) se somam ao debate. Ao discorrer sobre atlas ocidentais, o autor afirma a possibilidade de se revelar quais os espaços são retidos, negligenciados, silenciados e quais são os territórios dignos de serem representados. Tais recortes espaciais, de quais territórios serão apresentados, também se trata de um recorte temporal, ou seja, espaço-temporal. Segundo o autor, há uma descontinuidade geográfica do tempo social.

Pensar que há uma descontinuidade geográfica do tempo social significa considerar que os períodos possuem uma espacialidade. Como afirma Grataloup (2006), os conceitos temporais/territoriais que limitam períodos centrados na história europeia são utilizados como referenciais para o que se passava nas outras regiões da superfície terrestre.

Essa discussão fica mais evidente quando se direciona o olhar para a história da cartografia e dos mapas produzidos. Em nível mundial, a periodização num âmbito espacial é limitada e, tal limitação, se expressa na representação dos mapas. O continente americano só passa a existir a partir de sua "descoberta" e representação nos mapas. Os mapas acabam sendo instrumentos que garantem a existência desses espaços que, partindo do referencial eurocêntrico, só passa a existir a partir do conhecimento e da representação. Isso faz com que haja uma desconsideração da contemporaneidade dos outros espaços do globo em detrimento de uma visão evolucionista de desenvolvimento (GRATALOUP, 2006).

Enfrentar tal complexidade significa levar em conta as descontinuidades espaciais e temporais das sociedades como um problema único. Evidencia-se, então, que os mapas podem aumentar a força do poder institucional e originar hierarquias espaciais. Os mapas são responsáveis pela materialização das fronteiras, desde a delimitação do território de um determinado Estado-nação até a criação de uma identidade interior a estes limites, que hoje se complexifica ao passo que o poder já não é mais localizado e restrito (PICKLES, 2004; BORJA, 2017).

Dessa forma, no presente texto, compreende-se que o mapa é uma representação que precede o território, ao passo que cria imagens e imaginários acerca deste. O mapa também é um operador espacial, que atua na transformação do território e é utilizado para exercício de poder no mesmo, especialmente em função de agentes hegemônicos como o Estado e os representantes do capital.

FORMAÇÃO TERRITORIAL E CARTOGRAFIA CADASTRAL

A constituição do território, como propõe Moraes (2002), é um processo cumulativo em contínuo movimento. Ainda nas palavras do autor, para se reproduzir, a sociedade cria formas mais ou menos duráveis na superfície

terrestre, formas, estas, que obedecem a um dado ordenamento sociopolítico do grupo que a constrói, respondendo a uma sociabilidade vigente a qual regula o uso do espaço geográfico e dos recursos contidos nele. Ou seja, o espaço produzido só pode ser compreendido a partir do entendimento do processo que o engendrou.

Os diferentes usos da terra, os estabelecimentos humanos, as formas de ocupação e as hierarquias entre os lugares e, mais do que isso, a constituição territorial em si, são resultantes dos atos e regulações políticas efetuadas em um dado momento, determinado pelos processos econômicos, e o território só pode ser desvendado por meio do estudo de sua gênese e desenvolvimento; tendo em mente que os atores sociais envolvidos não se restringem à atuação do Estado (BECKER, 1983; MORAES, 2002; BECKER, 2009).

Para o entendimento desse processo de formação do território o mapa e o mapeamento são elementos centrais, especialmente as práticas cartográficas que emergiram entre o século XV e XVII no contexto europeu, consoante à emergência do sistema capitalista e do Estado territorial, sendo altamente complexo e regionalmente diferenciado. Dessa forma, é possível argumentar que as atividades governamentais desempenharam um papel central na utilização de mapas e de novas formas de se representar e ver o mundo como também de mudá-lo (PICKLES, 2004).

A partir da transformação da terra em mercadoria, e das relações de poder serem expressas a partir da detenção dos meios de produção na Europa renascentista, instaura-se uma necessidade de se cartografar as propriedades, juntamente do desenvolvimento de um sistema de direito exclusivo de terra. É nesse momento (século XVI) que, como afirma Pickles (2004), os mapas de escala grande começam a ser efetivamente produzidos e utilizados. Ou seja, a emergência da elaboração de mapas modernos se dá devido a dois fatores centrais: o papel dos mapas e cartografia para o surgimento de novas formas de regime de propriedade necessárias à extensão do capitalismo, e como um instrumento de formação do governo e do Estado.

Uma das principais formas da intervenção governamental foi a adoção de sistemas de cartografia cadastral; os inventários e o mapeamento de terrenos privados pelas autoridades públicas para fins de governança do território. Na medida em que a cartografia cadastral permitiu a compilação e disseminação de informação espacial sobre locais e áreas específicas, surgiram novas forças econômicas e políticas capazes de fazer valer os seus próprios interesses.

Como aponta Pickles (2004), a partir então dos séculos XVI e XVII, a cartografia cadastral foi tornando-se cada vez mais profissional e passou a se preocupar com questões jurídicas que envolviam o inventário de propriedades privadas, a reforma fiscal e serviam como registro para as autoridades públicas (tanto a nível local quanto estatal). Tais mapas se ajustavam tão facilmente à cultura da sociedade fundiária que eles se adequaram às estratégias diplomáticas e às manobras militares dos Estados-nações da Europa durante a Renascença (HARLEY, 1988a). “O resultado foi uma série de mapas cadastrais locais e regionais, alguns dos quais tão detalhados e de forma precisa para servir de base à cobrança de impostos e registros de propriedade por muitos anos” (PICKLES, 2004, p. 101), além de tais mapas terem sido importantes para a

disseminação de medidas padronizadas e uma simplificação nos tipos de medidas.

Lussault (1995) a partir do conceito de *mise en intrigue* de Ricoeur (2005), que equivale a combinar/vincular os acontecimentos narrados à sua totalidade a história a um narrador, explana que os projetos urbanísticos, dependentes dos mapas para se concretizarem, também constituem narrativas. Tais narrativas são suportadas pela iconografia, como as plantas e as maquetes, que sintetiza o heterogêneo, o mundo e sua complexidade, e propõe o nunca visto antes, um novo espaço. Tal iconografia “fixa e restringe a palavra descritiva, explicativa e interpretativa” (LUSSAULT, 1995, p. 171, tradução nossa). Pode-se pensar, então, que o projeto urbanístico é orientado pelos mapas, em especial as plantas cadastrais que, como pontuado por Kuvashy (2017), são dotadas pelos operadores humanos (os sujeitos que elaboram e produzem as plantas), que as inserem em suas respectivas narrativas, de uma capacidade que as transformam em protagonistas de ações em questão.

Somado a isso, os projetos de unificação política, a construção da nação e a consolidação de uma noção de espaço nacional deu maior importância aos projetos de cartografia, particularmente no que diz respeito à defesa das fronteiras territoriais e à contribuição de fortalecimento de uma identidade nacional. Ao mesmo tempo, tal identidade nacional europeia foi transposta para o mundo não europeu, ao passo que as colônias europeias eram mapeadas e representadas seguindo estruturas sociais e territoriais distintas das já existentes, desconsiderando as noções e lógicas espaciais dos povos que ali habitavam. Da mesma forma que o relógio introduziu a ‘disciplina do tempo’ nos ritmos dos trabalhadores da indústria, as linhas dos mapas, ditando a nova topografia rural introduziram uma ‘disciplina do espaço’ (HARLEY, 1988a).

Os mapas adquiriram, como elucidado Harley (1988a), a aura da ciência e contribuíram para engendrar uma ética e uma virtude ligadas à definição cada vez mais precisa. Os traçados feitos sobre os mapas excluía ao mesmo tempo em que limitavam. Eles determinavam hierarquias territoriais segundo a loteria do nascimento, os acasos das descobertas e, cada vez mais, o mecanismo do mercado mundial.

Na escala nacional, pensar o processo de formação territorial diz respeito à consideração do Brasil enquanto um país periférico, cujo sistema de produção, estrutura político-administrativa ou mesmo mentalidade vigente entre os agentes operadores do processo de independência, se fazem a partir das heranças coloniais existentes (MORAES, 2002; 2011). A partir da cartografia de meados do século XVI passam-se a registrar as terras recém “descobertas”, fazendo com que o Brasil ganhasse existência como uma referência cartográfica na imaginação geográfica europeia, denominando um lugar real, mesmo que pouco conhecido (MORAES, 2011).

CARTAS CADASTRAIS E A MODERNIZAÇÃO DO TERRITÓRIO CAMPINEIRO

Para compreender o papel da cartografia cadastral (utilizando-se das cartas cadastrais de 1878 e 1929), especificadamente no processo de formação territorial do município de Campinas na passagem do século XIX para o XX, é necessário levar em consideração o contexto de Campinas bem como do Brasil

no momento em que tais cartas foram elaboradas, analisar a iconologia de ambas as cartas, as distinções observadas de uma carta para a outra e, por fim, quais foram os desdobramentos das mesmas para o território campineiro.

No cenário nacional, a cafeicultura aparece como maior vetor de ocupação territorial no Brasil a partir de meados do século XIX, sendo explicativa da gênese da concentração tanto produtiva quanto populacional ainda existente na atual conformação do território nacional. Como afirma Moraes (2011), ao longo do século XIX, a história econômica brasileira se emaranha com a história de seu produto líder, que se expande e adentra o interior do território. Somado a isto, o desenvolvimento tecnológico e a transformação das relações sociais observadas nesse período se expressam em muito nas de produção da cafeicultura. O avanço do café desencadeou um intenso processo de urbanização no sudeste do Brasil, o qual, nas últimas décadas do século XIX, teve grande influência das ferrovias como agente modernizador e indutor da ocupação de novas áreas.

Foi na industrialização que sua influência [a produção cafeeira] se mostrou mais determinante com a rede de estradas e de cidades pelo café fornecendo a base de comercialização dos produtos industriais, o que definiu a opção de localização da maioria das indústrias no país, geradas basicamente num processo de substituição de importações que ocorreu a partir do início do século XX e que teve na cidade de São Paulo a sua área core fundamental. (MORAES, 2011, p. 117).

A região do Oeste Paulista, onde está localizado o município de Campinas, foi um importante polo produtor de café durante a segunda metade do século XIX, com grande relevância econômica tanto na província de São Paulo quanto para o Brasil imperial (CELIA; DANIELI NETO, 2003). Na segunda metade do século XIX, e início do século XX (até o segundo ciclo do café 1918-1930), a região de Campinas acompanhou a dinâmica nacional, tanto no processo de industrialização quanto na agricultura.

Até meados do século XIX, a região de Campinas tinha como base de sua economia o cultivo da cana de açúcar, juntamente ao cultivo de outros gêneros, como feijão e milho, para o abastecimento da região. Até esse momento, a região tinha sofrido poucos processos de divisão territorial. Entretanto, nos anos finais do século XVIII, com o surgimento de um núcleo inicial de povoamento atrelado ao desenvolvimento canavieiro (BADARÓ, 1996; CELIA; DANIELI NETO, 2003), Campinas foi elevado à estância de freguesia em 1774, e à de município no ano de 1797 (ainda denominado de Vila de São Carlos), delimitado a partir do território pertencente ao município de Jundiaí (IGC, 1995).

A partir da década de 1850, crescem as atividades produtivas no município, de modo geral, sendo que a dinâmica relação entre o meio rural e o urbano adquire novos contornos, com a expansão dos setores comerciais e de serviços, além de uma incipiente indústria, com a presença de fábricas de diversos tipos. Nesse período surgem oficinas de fundição e mecânica, que atenderiam a demanda por ferramentas e máquinas agrícolas exigidas pela produção do café.

Neste sentido, a ampliação do espaço urbano proporcionado pela agricultura de exportação cujo produto básico era o café, trazia elementos de “modernização” para a antiga Vila de São Carlos, que passava apressadamente

por um processo de dinamização econômica e aumento da população urbana, o que trazia, por consequência, a necessidade de mais serviços que atendessem às novas demandas que surgiram (CELIA; DANIELI NETO, 2003). O capital cafeeiro foi determinante para a diversificação da estrutura urbana, possibilitando a construção de casas de comércio, serviços, teatros, hotéis, colégios, bancos e indústria. Observa-se, nesse momento, a valorização dos terrenos do rossio (BADARÓ, 1996).

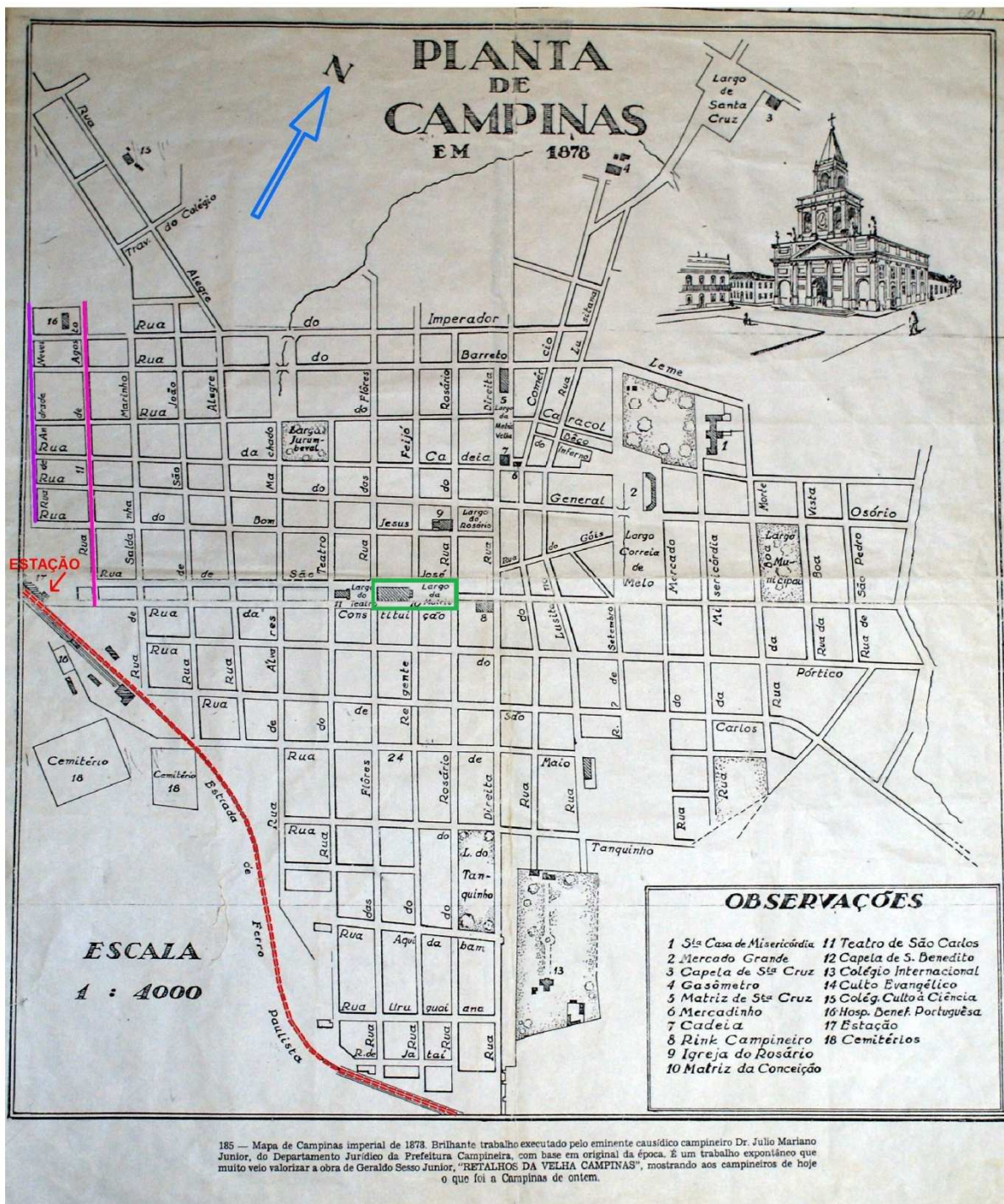
Como apontado por Celia e Danieli Neto (2003), a implantação da estrada de ferro definitivamente contribuiu para as mudanças no aspecto urbano do município. Esses dois elementos, o café e as ferrovias, formam o eixo principal do crescimento econômico e da evolução urbana de Campinas. Como mostra a carta de 1878 (Figura 1), a introdução da ferrovia foi de fundamental importância para compreender a rápida expansão urbana durante as décadas de 1870-80.

Em torno da ferrovia e da estação (indicada em vermelho na Figura 1) desenvolveram-se muitos estabelecimentos comerciais com vistas a atender o escoamento da produção agrícola, assim como receber viajantes de outros locais que vinham tratar de negócios na cidade. A relevância da ferrovia no desenvolvimento urbano de Campinas pode ser testemunhada mesmo atualmente, pois a região onde se encontra a estação férrea (ruas 11 de Agosto e Andrade Neves, em rosa e roxo, respectivamente, na Figura 1) permanece sendo um dos principais locais de comércio da cidade, ainda que a ferrovia e o transporte ferroviário estejam praticamente esquecidos em detrimento das rodovias (MATOS, 1990). Portanto, o impacto da introdução da estrada de ferro na paisagem urbana pode ser compreendido no âmbito da construção de um complexo centro de atividades que giravam em torno do transporte de carga e de passageiros.

Semeghini (1991) destaca que o intenso desenvolvimento urbano campineiro desacelerou nos anos finais do século XIX devido aos surtos de febre amarela, que desencadeou a migração para municípios vizinhos e uma estabilização na produção cafeeira. Nos anos iniciais do século XX, apesar da fragilidade provocada pela febre amarela, Campinas ainda possuía um significativo capital cafeeiro que foi responsável por dar suporte ao setor agroindustrial. O surto da doença, ao ser relacionado com problemas de saneamento básico, incentivou obras na cidade para o melhoramento da infraestrutura de saúde (pavimentação de vias, canalização de córregos, drenagem de brejos, melhoramento na distribuição de água) (SEMEGHINI, 1991; BADARÓ, 1996).

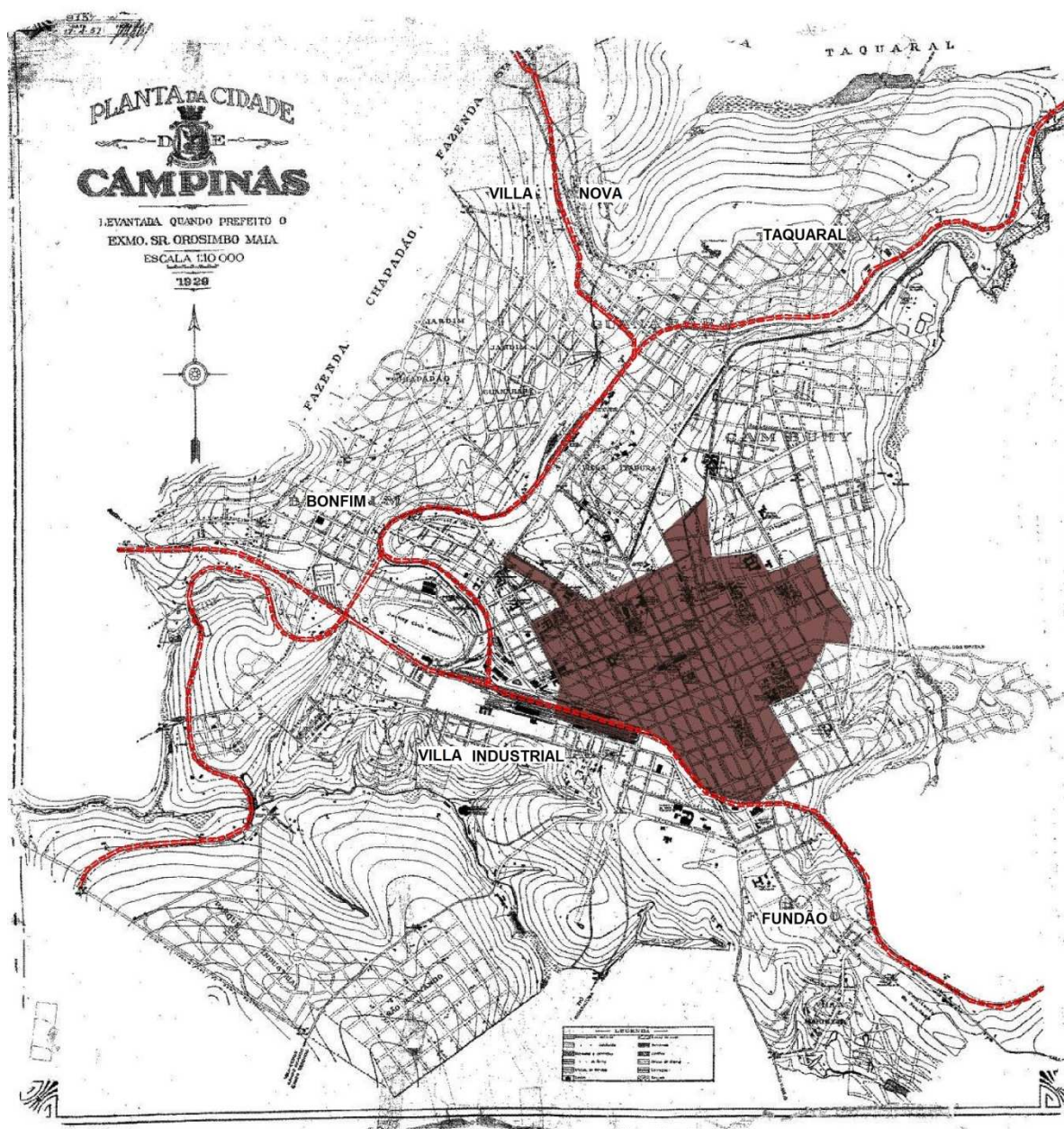
A partir da década de 1920, o crescimento da indústria têxtil no município começa a ganhar destaque, atraindo tanto um grande número de trabalhadores, como também outras atividades industriais. Fora dos limites do rossio, o setor privado (imobiliárias) inicia loteamentos, sendo as regiões mais afastadas e com preços mais baixos destinadas à população pobre, que trabalhavam, principalmente, nas indústrias recém instaladas. Como exemplo, tem-se o bairro Villa Industrial (Figura 2).

Figura 1 – Planta da cidade de Campinas em 1878



Elaborado por Júlio Mariano Junior, em escala 1:4.000. Notar a orientação da planta (ortogonalidade) bem como a equidade na largura das ruas. Fonte: Adaptado de Campinas Virtual, 2021.

Figura 2 - Planta da cidade de Campinas em 1929



Contratada por Orosimbo Maia, elaborado em escala 1: 10.000. Em destaque observa-se a extensão da cidade representada na carta de 1878, demonstrando o crescimento urbano da cidade. Fonte: Adaptado de Francisco, 2013.

As décadas seguintes são caracterizadas por uma rápida expansão urbana, sendo, dentre outros fatores, estimuladora da contratação, por parte do poder público, no ano de 1934, de um plano de urbanismo elaborado pelo engenheiro Prestes Maia, plano este que será abordado mais adiante no texto.

Tendo em mente o contexto em que ambas as plantas foram elaboradas, ao analisar a iconologia de cada uma delas, evidenciando alguns dos elementos centrais, muito se revela sobre o processo de formação do território campineiro no período de estudo, evidenciado a partir da relação direta do contexto em que as plantas foram elaboradas com as suas características técnicas e com os próprios ícones utilizados.

A planta de 1878, elaborada por Júlio Mariano Junior (Figura 1) em escala 1:4.000, representa a Campinas urbana, ou seja, enfoca o núcleo urbano da cidade e dá destaque às principais localizações do momento, que são elencadas por números no canto inferior direito (Hospitais, Igrejas e Capelas, Mercado, Cadeia, Teatro, Colégios, Cemitério e a Estação Ferroviária). A planta está centralizada na Matriz da Conceição (indicada em verde na Figura 1), sendo a mesma representada no canto superior direito. O destaque que é dado para a igreja revela sua importância como central para a expansão urbana, mas também para a própria estrutura da sociedade no período. Como descrito anteriormente, a ferrovia (em vermelho na Figura 1), juntamente com a Igreja, desempenham grande importância para a ocupação da cidade, que se espalha à margem da mesma.

Relacionado diretamente aos aspectos técnicos da planta, a mesma não possui ortogonalidade, ou seja, o norte da folha não é o mesmo da representação (destacado em azul na Figura 1), o que revela um enfoque na representação das vias, sendo que a orientação da carta não leva em consideração o norte geográfico, mas, sim, a orientação do sistema viário. Ademais, apesar da indicação da escala na planta, a equidade na representação das vias mostra que não houve uma preocupação com a escala neste aspecto da representação.

Sendo assim, na elaboração da planta cadastral de 1878, a preocupação é centrada na representação e uma cidade que estava em um processo de consolidação de seu núcleo urbano, o qual possuía uma lógica bastante centrada no poder da Igreja, mas com indicação do início de uma importante influência do sistema ferroviário para a ocupação do território.

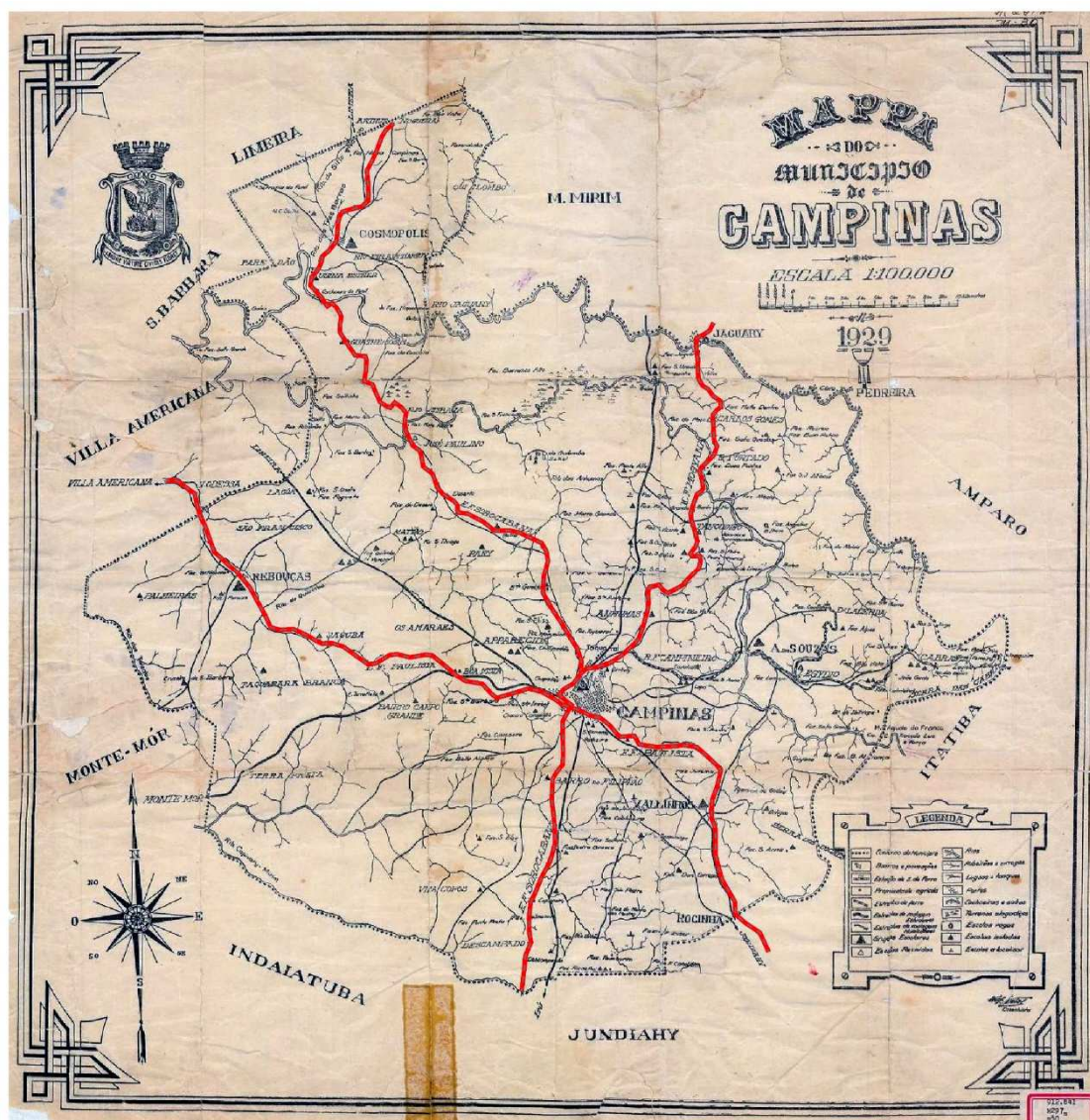
Já a planta de 1929, contratada pelo então prefeito de Campinas, Orosimbo Maia, representa a cidade de Campinas em escala 1:10.000, mas, diferente da planta de 1878 (área representada em vinho na Figura 2), não há enfoque apenas na área urbana central, mas também as áreas mais distantes do centro que não possuíam ocupação consolidada, como é o caso do Taquaral e Villa Nova na porção nordeste da planta, e do bairro Fundão, ao sul da linha férrea paulista. É importante destacar que, diferentemente da planta de 1878, a planta de 1929 não tem como objetivo dar enfoque às localidades principais de Campinas, havendo outra preocupação na representação da cidade, que é revelada pelos aspectos técnicos e pelos elementos que são representados.

Em contraponto à planta de 1878, a planta contratada por Orosimbo Maia possui ortogonalidade e também a preocupação de representar o sistema viário em escala. Somado a isso, além da representação do sistema viário da cidade e das linhas férreas (em vermelho na Figura 2), é necessário destacar que são representadas as curvas de nível e a drenagem da cidade. Isso reflete a necessidade e a preocupação de se ter uma representação mais técnica de Campinas, para um melhor conhecimento do território por parte dos gestores.

A preocupação em se ter um material cartográfico mais preciso e de maior qualidade do território se confirma ao passo que, como pontuam Ghirello e Victal (2017), tal planta contratada pelo então prefeito de Campinas, juntamente com outro mapa da cidade em escala 1:100.000 (Figura 3), foram utilizados como base para a elaboração do Plano de Melhoramentos Urbanos pensado por Prestes Maia que, como aponta Bardaró (1996), era um plano em que havia a ideia de modernidade presente tanto na intenção de se estabelecer uma nova

ordenação espacial que se adequasse às demandas industriais da cidade, bem como à estética da cidade (avenidas largas, praças, edifícios, parques e bairros residenciais) correspondente a um novo imaginário do que seria urbano e moderno, levando em consideração as ideias fundadas no positivismo, de planejamento tecnocrático que visava o progresso, como ilustra bem a Figura 4.

Figura 3 – Mapa do município de Campinas em 1929



Contratado por Orosimbo Maia, elaborado em escala 1:100.000. No mapa são representadas as estradas de acesso à Campinas, com destaque para as férreas da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, Estrada de Ferro Sorocabana e Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (em vermelho). Fonte: Acervo da Biblioteca Pública Municipal – Coleções Especiais. Campinas, 1929.

Figura 4 – Plano de remodelação de Campinas de Prestes Maia



Sistema de parques no Plano de Remodelação da Cidade de Prestes Maia, com base na planta de Campinas de 1929 contratada por Orosimbo Maia. Fonte: CAMPINAS, 2015.

O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas data de 1938 e é o primeiro plano de ordenamento urbano de longo prazo na cidade, estando vigente entre os anos finais de 1930 até o final dos anos 1960.

O plano ficou conhecido como Plano Prestes Maia, levando o nome do engenheiro-urbanista idealizador do plano, Francisco Pestes Maia, que foi contratado pela Prefeitura de Campinas no ano de 1934 para a confecção de um plano de ordenamento e renovação urbanos que apagasse as feições coloniais existentes, substituindo-as por feições que manifestasse um ideário de cidade rica e moderna.

No contexto dos anos 1930, o sistema viário do centro urbano era permeado por vias sinuosas advindas da expansão do centro urbano que não

seguiram nenhum plano. Essa assimetria não mais interessava ao poder local, que clamava por intervenções no desenho urbano da cidade que melhor exprimissem a condição de centro industrial dinâmico em ascensão que Campinas representava naquele tempo (RODRIGUES, 2012).

Ademais, tal racionalização das vias juntamente com a renovação urbana do centro da cidade foram movimentos estratégicos para a valorização imobiliária, no contexto pós crise de 1929, de transição de uma Campinas cafeeira para uma Campinas mercantil-imobiliária (SEMEGHINI, 1991), que se reflete diretamente nas preocupações de fazer uso de uma cartografia que seja condizente com essa racionalidade almejada.

Como afirma Rodrigues (2012), a contratação de um plano urbanístico se colocava como uma demanda de interesses de três setores, o industrial, o imobiliário e o de transportes, que se iniciaram na década de 1930. Tal plano de acordo com o próprio Prestes Maia, tinha o poder de organizar de modo racional e consciente a vida urbana, que se expressa na racionalização da circulação viária e, mais do que isso, no uso da cartografia cadastral como um importante instrumento de auxílio na elaboração do plano.

Rodrigues (2012) ainda aponta que há uma concepção segregadora relacionada ao plano, indicando processos de expulsão da população pobre do centro da cidade em detrimento da expansão imobiliária desmensurada em direção às áreas ainda não urbanizadas, caracterizando uma profunda segregação sócio-espacial. Em outras palavras, esse modelo de plano induziu a expulsão da população trabalhadora para áreas contíguas às zonas industriais, que se formaram distantes ao núcleo urbano ocupado, o qual era dotado de melhor infraestrutura e de serviços urbanos.

Prevista, textualmente, por Prestes Maia, em seu “Rascunho de Exposição Preliminar” (1935), a demolição da Igreja do Rosário, parte integrante do projeto de remodelação das feições urbanas do centro da cidade, é muito alegórica do que os grupos econômicos e políticos dominantes pretendiam quando da contratação do Plano Prestes Maia: o apagamento radical e inexorável das marcas de uma cidade colonial e das suas formas de sociabilidade difusas, da escala humana da circulação, que deveria ser substituída por uma morfologia moderna, funcional à reprodução do capital, em que predominam os fluxos de alta velocidade (portanto, não humanos) no espaço-tempo das mercadorias, dos veículos automotores, símbolos altivos e incontestes do velho e assaz reiterado ideário da modernidade e do progresso (RODRIGUES, 2012).

Nesse aspecto, a dinâmica do uso da cartografia no município de Campinas, na passagem do século XIX para o XX, relaciona-se intimamente com a necessidade de se ter um conhecimento e, conseqüentemente, controle do território por parte dos agentes hegemônicos, que se materializam especialmente na figura do poder público e do capital industrial e imobiliário. Em especial a planta cadastral de 1929 pode ser compreendida, nos termos de Kivasney (2017), como uma operadora de transformação territorial. O mapa, a partir da planta cadastral, não apenas representa a Campinas do final da década de 1929 como desempenha um papel central no plano de racionalização do território (Plano Prestes Maia), sendo um elemento central para o entendimento da formação territorial campineira.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

As discussões realizadas no presente texto e a análise das duas plantas da cidade de Campinas deixa evidente que os mapas já não são vistos como simplesmente representação do território, mas são entendidos como produtores dele, precedendo o próprio território, inscrevendo fronteiras e construindo objetos, enquanto a cartografia cadastral deu forma jurídica e material a estes novos territórios e paisagens de propriedade privada.

A expansão das ferrovias em São Paulo acompanhou o trajeto da cultura cafeeira, impulsionando o crescimento urbano e, conseqüentemente, alterou o território campineiro. Pode-se afirmar que essas modificações urbanas no território campineiro seguiam os moldes da organização capitalista, atendendo à produção agrícola do município. Ademais, com a rápida expansão de Campinas, as cartas cadastrais revelam a necessidade de se representar a cidade de maneira mais técnica, contendo elementos mais essenciais e direcionados ao entendimento do território que estava ganhando destaque nos anos finais do século XIX e início do século XX, durante o período cafeeiro.

Dessa forma, os mapas históricos de Campinas, em especial a cartografia cadastral se reafirma como um importante material histórico e geográfico para melhor compreender os fenômenos e processos que engendraram a atual configuração territorial do município, bem como evidenciar quais os agentes e quais os interesses que estavam envolvidos e que influenciaram de forma direta a maneira que Campinas se desenvolveu.

REFERÊNCIAS

- BADARÓ, R. de S. C. *Campinas, o despontar da modernidade*. Campinas, SP: UNICAMP/CMU, 1996.
- BECKER, B. O governo do território em questão: uma perspectiva a partir do Brasil. *Parcerias Estratégicas*, v. 14, n. 28, 35-50, 2009.
- BECKER, B. O uso político do território: questões a partir de uma visão do terceiro mundo. In: BECKER, B.; HAESBAERT, R.; SLIVEIRA, C. (orgs.), *Abordagens políticas da espacialidade*. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.
- BORIA, E. Mapping Power. (223-257). In: BRUNN, S. D.; DOGE, M. (Eds.) *Mapping Across Academia*. Berlin: Springer, 2017.
- CAMPINAS. Diagnóstico: Plano Municipal do Verde. 2015. Disponível em: https://www.campinas.sp.gov.br/governo/meio-ambiente/plano_municipal_verde.php Acesso em: 20 out. 2021.
- _____. Mapa do Município de Campinas. Acervo da Biblioteca Pública Municipal – Coleções Especiais. Campinas, 1929.
- CAMPINAS VIRTUAL. Imagens Antigas de Campinas. Disponível em: http://www.campinasvirtual.com.br/galeria_campinas_antigas_2.html Acesso em: 24 out. 2021.
- CASTI, E. Towards a Theory of Interpretation: Cartographic Semiosis. *Cartographica*, v. 40, n. 3, 1-16, 2005.
- DUARTE, R. B. *Cartografias capitais: os projetos do Mapa Internacional do Mundo e da Carta do Brasil ao Milionésimo (1891-1930)*. 2018. Tese (Doutorado em Geografia Humana) - Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2018.

- FRANCISCO, R. de C. *Construtores anônimos em Campinas (1892-1933): fortuna crítica de suas obras na historiografia e nas políticas de preservação da cidade*. 2013. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e do Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2013.
- GHIRELLO, B. C.; VICTAL, J. Ideário progressista e planejamento urbano: dos territórios negros à cidade dos barões de café. In: *Urbanisation in Latin America: Exclusion, Marginality and Conflict*, 2017, São Paulo. *Urbanisation in Latin America: Exclusion, Marginality and Conflict*, 2017.
- HARLEY, J. B. Deconstructing the map. *Cartographica: The international journal for geographic information and geovisualization*, v. 26, n. 2, p. 1-20, 1989.
- _____. Maps, knowledge, and power. In: GOSGROOVE, D; DANIELS, S. (eds.). *The Iconography of Landscape*. Cambridge: Cambridge University Press, 1988a.
- _____. Preface/The Map and the Development of the History of Cartography. In: HARLEY, J. B.; WOODWARD, D. (Eds.) *The History of Cartography: Cartography in Prehistoric, Ancient, and Medieval Europe and the Mediterranean*. Chicago: The Chicago University Press, p. xv-xxi/1-42, 1987.
- _____. Silences and Secrecy: The Hidden Agenda of Cartography in Early Modern. *Imago Mundi*, v. 40, 57-76, 1988b.
- _____. Textos y contextos en la interpretación de los primeiros mapas. (58-78). In: *La Nueva Naturaleza de los mapas: Ensayos sobre la historia de la cartografía*. México: Fondo de Cultura Económica, 2005.
- INSTITUTO GEOGRÁFICO E CARTOGRÁFICO DO ESTADO DE SÃO PAULO (IGC). *Municípios e Distritos do Estado de São Paulo*, Instituto Geográfico e Cartográfico do Estado de São Paulo, São Paulo. 1995.
- LUSSAULT, M. La ville Clarifiée. (157-193). In: CAMBRÉZY, L.; MAXIMY, R. *La Cartographie en debat: représenter ou convaincre*. Paris: Éditions Karthala e ORSTON, 1995.
- _____. *L'Homme Spatial. La construction sociale de l'espace humain*. Paris: Édition du Seuil, 2007.
- MATOS, O. N. de. *Café e Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4. ed. Campinas: Pontes, 1990.
- MORAES, A. C. R. *Geografia histórica do Brasil: capitalismo, território e periferia*. São Paulo: Annablume, 2011.
- _____. *Território e história no Brasil*. São Paulo: Annablume, 2002
- PICKLES, J. *A history of spaces: cartographic reason, mapping, and the geocoded world*. London; New York, NY: Routledge, 2004.
- RICOEUR, P. (1979). La fonction narrative. *Études théologiques et religieuses*, v. 54, n. 2, 57-78, 2005.
- RODRIGUES, F. O plano "Prestes Maia" e a ideologia do planejamento urbano em Campinas: o poder e os limites das ideias de um urbanista. *URBANA: Revista Eletrônica do Centro Interdisciplinar de Estudos sobre a Cidade*, Campinas, SP, v. 4, n. 1, 125–151, 2012.
- SEMEGHINI, U. *Do café à indústria – Uma cidade e seu tempo*. Campinas: Editora da Unicamp, 1991.
- KUVASNEY, E. *A representação da cidade de São Paulo nos albores do século XX: os mapas como operadores na construção da cidade espraiada*. São Paulo, Tese (Doutorado em Geografia), FFLCH/USP, 2017.