

Capítulo 25

PAISAGEM E MEMÓRIA: INTERVENÇÕES NA ÁREA CENTRAL DE CAMPINAS-SP

Melissa Ramos Da Silva Oliveira¹;

Haroldo Gallo²;

Claudio Lima Ferreira³

1 CONSOLIDAÇÃO DO CENTRO DE CAMPINAS

A cidade de Campinas, situada no interior do Estado de São Paulo, nasceu de um pouso à beira do Caminho dos Guaiases, rota secundária e tardia do ciclo de mineração, aberta em 1722 pelos paulistas. No século XVIII, quando ainda era a Vila de São Carlos ou Vila do Açúcar, não se podia falar em centro porque não se tinha uma vida urbana consolidada. Até o final do século XIX, Campinas foi a maior produtora de café do Estado de São Paulo e uma das principais bases do processo de expansão cafeeira no território paulista rumo ao interior. De acordo com Badaró (1996), as mudanças advindas do café resultaram em vários melhoramentos, dentre os quais, citam-se: a iluminação pública a gás (1875) e as linhas de bonde de tração animal instalados pela Companhia Carris de Ferro (1879). Surgiram ainda diversos edifícios voltados ao uso público, como hospitais, escolas e mercados, o que contextualizou na cidade uma vida mais pública,

1 Doutora, Universidade Anhembi Morumbi; e-mail: melinerso@gmail.com

2 Livre Docente, Instituto de Artes; Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP); e-mail: haroldogallo@uol.com.br

3 Doutor, Instituto de Artes; Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP); e-mail: claudiol.f@uol.com.br

alicerçada em valores burgueses e urbanos. Na arquitetura, um novo estilo se fez presente - o neoclássico, que foi adotado em diversas residências e edifícios institucionais, o que alterou significativamente sua paisagem.

Outro fator de destaque foi a chegada da malha férrea à cidade, que se tornou um eixo difusor de pessoas, ideias e mercadorias e o centro situado no seu entorno se tornou uma área moderna e dinâmica, que abrigou a função comercial juntamente com a habitacional. Com isso, a população menos abastada, a indústria e o operariado nascente foram compelidos a ocupar as porções territoriais além da ferrovia, em especial, depois do leito férreo da Companhia Paulista.

Trabalhos de saneamento básico e higiene foram realizados para combater as epidemias de febre amarela que se difundiram no final do século XIX. Implantou-se uma legislação que exigiu higiene nas construções, ruas foram pavimentadas, introduziu-se abastecimento de água tratada e coleta de esgotos, córregos foram canalizados e áreas pantanosas aterradas. Sob orientação do engenheiro sanitário Saturnino de Brito, a cidade se embelezou com bulevares e uma perimetral foi construída ao redor do centro histórico de Campinas, o que facilitou posteriormente a criação de novos bairros ao seu redor. Após a reativação econômica no início do século XX, a configuração urbana da área central foi muito pouco alterada, atendo-se a ocupar as áreas existentes e abandonadas na época das epidemias. Com o desenvolvimento industrial que se impulsionou em Campinas a partir da virada do século XX, outras necessidades urbanas tornaram-se eminentes. As ruas estreitas e o aspecto colonial das edificações não estavam de acordo com o espírito moderno de desenvolvimento e o progresso que pretendia a elite campineira.

O engenheiro arquiteto Francisco Prestes Maia foi contratado em 1934 para elaborar um plano de remodelação urbana para a cidade: o Plano de Melhoramentos Urbanos. Segundo Badaró (1996), Prestes Maia preocupou-se com as áreas de expansão e nelas, além de planejar a circulação, propôs reserva de áreas para instalar grandes parques, novos conceitos de bairros residenciais, além de estabelecer áreas preferenciais destinadas à instalação de indústrias. O centro histórico recebeu tratamento próprio e foi redesenhado com grande preocupação estética e cívica. As reformulações na área central consolidaram a imagem de uma cidade moderna e progressista imaginada na época. E o centro passou pelo processo que Carpinteiro (1996, p. 56) denominou de “momento de ruptura”. A morfologia urbana homogênea, delineada por casas térreas e assobradadas, nas quais se destacavam somente as torres das igrejas ou da Estação Fepasa, foi substituída por uma paisagem escalonada de edifícios.

A verticalização foi um dos ícones da modernidade emergente na primeira metade do século XX, revelada por meio de evoluções tecnológicas e formais, novos programas e maneiras de morar e trabalhar. Segundo Dezan (2007, p. 65), o auge da verticalização em Campinas foi nas décadas de 1940 e 1950. A queda significativa no número de edifícios construídos no período de 1955/1964 para 1965/1974 provavelmente resultou da recessão econômica em que o país mergulhou a partir de 1962. Segundo Badaró (1996), a crise também acabou com a experiência urbanística que Campinas vivia com Prestes Maia desde 1937.

A consolidação dos novos bairros de maior poder aquisitivo, como Cambuí, Taquaral e Guanabara, por exemplo, criou subcentros especializados e menos multifuncionais, transformaram a centralidade

de Campinas na medida em que a cidade deixou de ter um centro único e monopolizador. Conseqüentemente, o centro principal sofreu alterações funcionais por causa das transformações ocorridas nos padrões de uso e ocupação do solo, bem como do tipo de bens e serviços ofertados. Mas será que esse foi o início do processo de degradação e esvaziamento do centro?

Ressalte-se que é equivocado falar de esvaziamento da região, já que ela seguiu densamente ocupada e utilizada como ponto de passagem e de compras. Também, é equivocado denominar degradação a perda dos atributos outrora associados ao centro. A alteração da composição social local, na qual muitas das atividades de padrão médio e alto deslocaram-se para outras áreas, resultou em uma ocupação do centro por atividades comerciais e de serviços voltados a uma clientela de menor poder aquisitivo.

A partir de meados da década de 1970, um novo contexto econômico, o acirramento da competição entre cidades e a adoção de práticas empresariais pelas administrações locais delinearão novas políticas urbanas, o que promoveu uma mudança de paradigma sobre o espaço urbano. Nesse contexto, a revalorização das áreas centrais se destacou pela localização otimizada dentro da rede interurbana. Os centros são áreas consolidadas, bem servidas pelo sistema de transporte, por possuírem uma rede de infraestrutura, de serviços e equipamentos já implantados, o que diminui o custo de qualquer intervenção.

Ademais, os centros possuem um rico e representativo patrimônio cultural, que, segundo Simões Júnior (1994, p. 33), possibilita o resgate dos valores ligados à cultura local, ao imaginário da população e às raízes da própria cidade. Nesse sentido, as áreas centrais se destacam tanto pela sua imensa carga simbólica, representativa de

toda uma sociedade urbana e de um modo de produção, quanto pela cristalização físico-espacial resultante da evolução das práticas políticas, sociais e culturais específicas de uma cidade.

Outro fato importante que contribuiu imensamente para a alteração funcional do centro, sobretudo do entorno da Estação Fepasa, foi a decadência do transporte ferroviário. Em meados da década de 1980, com o fortalecimento do transporte rodoviário, iniciou-se um processo de desmonte progressivo das ferrovias. A Estação deixou de ser uma porta de entrada importante da cidade e, na década de noventa, perdeu sua função inicial de ponto de parada de transportes. Conseqüentemente, a falta de uso do Complexo Ferroviário e da Estação contribuiu para uma degradação física desse espaço e sua ocupação por usos informais. Assim, o entorno da Estação tornou-se um lugar violento, alvo do tráfico de drogas e de passagem para grande parte da população campineira.

2 PROJETOS DE REVALORIZAÇÃO DA ÁREA CENTRAL

Enquanto a cidade se expandiu fisicamente e cresceu para outros eixos ao longo dos anos 1970 e 1980, as intervenções urbanísticas no centro de Campinas se caracterizaram pela retomada dos espaços públicos centrais pelo pedestre, com a recuperação da escala humana e da qualidade de vida. Foi o início do processo de revalorização do centro.

A partir da década de 1970, emergiram diversos projetos com propostas de valorização da área central da cidade de Campinas. Dentre eles, destaca-se o projeto que criou o calçadão na Rua Treze de Maio, transformando-a em uma via exclusiva para pedestres. O calçadão

efetivou definitivamente a rua Treze de Maio como um eixo de consumo de mercadorias, de comércio e serviços, sobretudo populares. Apesar de muitas pessoas considerarem essa popularização uma degradação, essas atividades aquecem o trabalho no local e constituem uma grande fonte geradora de empregos até o momento atual.

2.1 Projeto Novo Centro de Campinas

Em março de 1983, surgiu o primeiro projeto de revalorização da área central, denominado Novo Centro de Campinas - Revitalização da Rua Treze de Maio, na gestão do prefeito José Roberto Magalhães Teixeira. O mesmo tinha como proposta conceber um novo centro para a cidade a partir de uma parceria entre o poder público e a iniciativa privada. O projeto, elaborado pelo arquiteto Ruy Ohtake, propunha a construção de uma cobertura metálica para transformar a Rua Treze de Maio em um Shopping de Rua, com o intuito de agregar comodidade e segurança aos usuários, a fim de não os perder diante da concorrência dos shoppings centers. É importante ressaltar que, a partir da década de 1980, os mesmos tornaram-se referência de comércio de luxo, pela segurança e pelo funcionamento no período noturno, o que gerou um hábito de consumo com o qual o centro não tinha condições de competir. Segundo esse projeto, a cobertura metálica seria em material translúcido (policarbonato), para permitir a entrada da luz natural e a saída do ar aquecido e seria fixada de forma independente das edificações existentes, o que permitiria a sua construção sem que a atividade cotidiana fosse interrompida. Pelo projeto também haveria um mezanino para integrar os pavimentos superiores dos dois lados da rua, com acesso por elevadores panorâmicos ou escadas rolantes.

A proposta apresentada assemelhava-se ao interior de um shopping center pela pasteurização dos espaços, sempre tão iguais, ao contrário do espaço público de uma rua, marcado pela diversidade e heterogeneidade de formas, usos e apropriações. Ao se tornar um espaço agradável e seguro, a expectativa era de que a Rua Treze de Maio também resgatasse a vida noturna nos finais de semana, além de abrigar atividades culturais e bares.

Todas as ruas que cortam a Treze de Maio não teriam interferência no seu tráfego de veículos. Ao longo de toda a Treze, previu-se uma faixa de quatro metros de largura, sem obstáculos, para a passagem de veículos de coleta de lixo, carga e descarga, bombeiro e atendimento médico. Enfim, o projeto buscava por meio da revalorização uma maneira de atrair usuários e consumidores, sobretudo da classe média, com o objetivo de diminuir a deterioração social da área, otimizar o seu potencial de consumo e preservar a sua vocação comercial, além de concorrer com os shoppings centers da cidade situados no eixo da rodovia D. Pedro I. O projeto não foi aprovado e, conseqüentemente, não executado.

2.2 Programa de Revitalização da Área Central de Campinas

Em junho de 1993, dez anos depois do projeto elaborado por Ruy Ohtake, foi apresentada uma nova proposta de revalorização do centro, denominada Programa de Revitalização da Área Central de Campinas, elaborada pelo Departamento de Planejamento – DEPLAN em parceria com a Secretaria de Planejamento e Coordenação – SEPLAN, na gestão do prefeito José Roberto Magalhães Teixeira. O Programa de Revitalização tinha como proposta um programa global de renovação

da área central capaz de deter seu processo de decadência, impulsionar a qualidade de vida urbana por meio da inserção de novos usos, sobretudo da moradia, além da sua recuperação estética, com os seguintes objetivos:

1. Recuperar e potencializar o potencial simbólico do centro como o “coração da cidade” e elemento definidor essencial da identidade da cidade, bem como de identificação de todos os cidadãos com Campinas;

2. Recuperar a qualidade de vida do centro da cidade, tornando-a uma zona esteticamente agradável pela recuperação da sua função de local de moradia, pela recuperação e/ou revalorização de suas edificações e dos seus sítios mais significativos do ponto de vista arquitetônico, histórico e cultural, pela recuperação dos seus logradouros públicos e dos seus monumentos mais importantes;

3. Proteger o uso residencial evitando a excessiva terceirização do centro e colocando freios ao processo de expulsão de sua função de local de moradia;

4. Tornar o centro da cidade preparado para exercer as múltiplas funções próprias de um polo metropolitano da importância de Campinas: centro financeiro, centro comercial e de prestação de serviços, centro administrativo e centro cultural de uma ampla região que engloba, além de Campinas, vários outros municípios do entorno, polarizados pela cidade (Prefeitura Municipal de Campinas, 1993a, p. 5).

Para atingi-los, diversas estratégias seriam utilizadas. De acordo com o Caderno Técnico, o Programa foi dividido em cinco subprojetos: Projeto de Recuperação de Espaços Públicos; Projeto Patrimônio; Projeto Vamos ao Centro; Projeto Circulação, Projeto Cenário Urbano e Projeto de Uso e Ocupação do Solo.

O Projeto de Recuperação de Espaços Públicos visava à melhoria da segurança, limpeza e iluminação pública, além de reforma nas praças da área central. O conjunto de espaços públicos do centro seria reurbanizado e as seguintes ações contempladas: implantação de um espaço comercial e/ou cultural no Mercado Municipal e melhorias na área adjacente; construção de uma cobertura na Rua Treze de Maio para transformá-la em um shopping de rua, com a retomada da proposta do arquiteto Ruy Ohtake; construção de um calçadão para integrar a Rua Tomaz Alves com o Largo das Andorinhas, o edifício do Jôquei Clube e a Praça Bento Quirino; transformação da Rua Barão de Jaguará em calçadão, no trecho compreendido entre a Rua Conceição e a Rua General Osório; recuperação das fachadas dos casarões do Largo da Estação; renovação urbana dos quarteirões onde se situam os edifícios dos Correios e Telégrafos e do Palácio dos Azulejos e recuperação da fachada do edifício da PUC-Central. Com a proposta de construção de dois calçadões, além da cobertura do já existente, observa-se nitidamente que a prática do planejamento urbano em Campinas ainda refletia os ideais dos anos 1970, de liberação das ruas para pedestres nas áreas centrais e uma apropriação do espaço urbano para um consumo visual, no qual se enfatiza o seu caráter cenográfico.

O Projeto Patrimônio pressupunha medidas de tombamento e preservação de edificações e monumentos da área central. Previa ainda, o desenvolvimento de ações como a despoluição visual de imóveis de valor cultural, recuperação de fachadas de imóveis que compõem o patrimônio cultural do centro da cidade, recuperação de monumentos históricos e normatização da publicidade nas edificações tombadas.

Medidas destinadas à melhoria urbanística e estética da área central foram contempladas no Projeto Cenário Urbano. Esse projeto

propunha um novo design para o mobiliário urbano da cidade, projeto de sinalização informativa do sistema viário e desenho para sinalização de piso. Previa a despoluição visual das fachadas, com revisão da legislação disciplinadora. Conjeturava a criação de uma nova imagem de Campinas, denominada marca-símbolo (Prefeitura Municipal de Campinas, 1993a, p. 14), com o intuito de divulgar a cidade. Sob a perspectiva do “empresariamento urbano” (HARVEY, 1996) e do marketing urbano, essa marca-símbolo pretendia criar e vender uma nova imagem da cidade, tornando-a mais competitiva e atrativa no mercado global.

O Projeto de Uso e Ocupação do Solo previa ações e normas relativas ao disciplinamento e estruturação a partir das vocações de uso da área central, a sua capacidade de edificação e infraestrutura, bem como a manutenção dos usos e atividades de comércio, de prestação de serviços e habitacionais já consolidados. O Projeto propunha locais específicos para estacionamento no entorno do perímetro da área central, incentivo a empreendimentos voltados a habitação, hotéis e hotéis-residência, além de parcerias de intervenção com a iniciativa privada, por meio de Operações Urbanas.

Ficou evidente que esses projetos tinham a intenção de impulsionar a revalorização funcional do centro, com a recuperação das formas e estruturas já existentes, promovendo uma operação retorno (SIMÕES JÚNIOR, 1994) do mercado imobiliário. Dessa maneira, verifica-se que os projetos refletiam uma nova prática do planejamento urbano e visavam melhorias e otimização no uso da infraestrutura de serviços, equipamentos e acessibilidade já implantada, que operava com certa ociosidade. Apesar de não ser enunciada uma política de gentrificação, alguns aspectos da sua ideologia se fazem

presente no plano quando se promovem equipamentos culturais, se valoriza o patrimônio histórico, se revitaliza as praças, se incentiva a criação de cenários com políticas extremamente fachadistas, ou seja, ações que buscam revalorizar o local com a intenção de atrair a classe mais abastada.

Em 1995, foi aprovado o Programa de Revitalização da Área Central (Prefeitura Municipal de Campinas, 1995). O programa previa isenção total ou parcial do Imposto sobre a Propriedade Predial e Territorial Urbana – IPTU aos proprietários de imóveis que aderissem ao projeto e que arcassem com todos os custos diretos e indiretos da sua realização. A análise mais acurada do projeto nos permite ressaltar que essa proposta considerou o centro como um todo, diferentemente de muitos projetos de revitalização propostos na época, que contemplavam, basicamente, aspectos estéticos.

2.3 Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas

Em março de 2002, a Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente - Seplama divulgou o Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas, na gestão Antônio da Costa Santos, com o objetivo de “promover, estimular e priorizar programas e projetos para requalificação urbana do centro” (Prefeitura Municipal de Campinas, 2002, p. 19). Para tanto, estabeleceram-se as seguintes diretrizes gerais: propor projetos e ações que busquem potencializar os aspectos positivos do centro a partir de investimentos privados e públicos; prevenir e inibir situações que resultem em degradação ambiental e social, promovendo conforto e segurança da população; estimular a vida noturna no centro; melhorar a acessibilidade ao centro, sobretudo

para usuários de transportes coletivos; melhorar as condições de fluidez e segurança no trânsito; melhorar as condições ambientais e visuais da área central, a partir da regularização do comércio informal e valorizar as referências capazes de revelar a identidade, bem como criar outras para que o centro se torne atraente à visitação e ao turismo.

Foram definidas cinco áreas de intervenção consideradas referências do centro pelas suas características, significado, beleza, marcos históricos e atratividade: Área 1: Largo do Carmo; Área 2: Largo da Catedral; Área 3: Rua 13 de Maio; Área 4: Estação e Área 5: Mercado. A área 1 engloba as Praças Bento Quirino e Antônio de Pompeo, conhecidas como Largo do Carmo, um dos três largos estruturadores da cidade de Campinas. O Plano de Requalificação Urbana propôs a remodelação dessa praça, com a instalação de bares, restaurantes, quiosques de sucos e entretenimentos, além do fechamento da Rua Sacramento nos trechos entre as ruas Tomás Alves e Benjamin Constant. O projeto aliou preservação do patrimônio e valorização da história ao consumo cultural e de lazer, uma ação característica do planejamento urbano na década de 1970.

A área 2, que corresponde à Catedral Metropolitana, abrange outro largo estruturante da cidade de Campinas – o Largo da Catedral. Nessa área, o Plano propôs o projeto do Corredor Regente, no trecho da Rua Regente Feijó, situado entre as Avenidas Morais Sales e Campos Sales, e integrou o projeto Passeio no Centro. Sob ele, previu-se a criação de galerias subterrâneas para embutir a fiação elétrica e de telefonia, a remoção dos postes, a instalação de novas luminárias e a substituição do piso do calçamento. O Corredor Regente Feijó também contemplou os seguintes projetos específicos: restauro do Palácio dos Azulejos, restauro da Catedral e abertura do Museu de Arte Sacra, recuperação

arquitetônica do Palácio da Justiça, recuperação da fachada do Centro Cultural Evolução, além da construção do Teatro Municipal na área anexa ao Palácio dos Azulejos, onde se situava o Terminal 2 e a sede do Corpo de Bombeiros (Prefeitura Municipal de Campinas, 2002). O projeto arquitetônico, de autoria do arquiteto Oscar Niemeyer, previu um teatro de ópera com 1.200 lugares, com a forma de um vulcão.

Assim como no Projeto de Revitalização da Rua Treze de Maio, proposto por Ruy Ohtake, em 1983, verifica-se, no Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas, proposto em 2002, uma tendência em convidar arquitetos brasileiros de renome, para elaborarem projetos para a referida área, com o intuito de produzir uma imagem singular a ser posteriormente vendida e explorada pelo marketing urbano, de maneira competitiva, de modo a atrair investimentos e criar oportunidades de desenvolvimento urbano. Essa estratégia de utilizar a construção de edificações emblemáticas, com arquitetos de renome, para promover o desenvolvimento local, são características da “gentrificação generalizada” (SMITH, 2006).

A área 3 corresponde ao vetor da Treze de Maio e seu entorno, com a criação de galerias subterrâneas para embutir fiação elétrica e de telefonia, substituição do piso, nova iluminação urbana, recuperação e valorização das fachadas e normatização da publicidade. Também, a ocupação e restauro do Palácio da Mogiana (Prefeitura Municipal de Campinas, 2002). A área 4, denominada Estação, engloba o Complexo Ferroviário e seu entorno, tanto do lado do centro quanto da Vila Industrial. O Plano previa a negociação entre a Prefeitura Municipal e a Rede Ferroviária para decidir sobre a posse do complexo. O renomado arquiteto brasileiro, Giancarlo Gasperini, foi convidado para elaborar um projeto que deveria conter uma estação intermodal,

rebaixamento do leito ferroviário para integrar o centro à Vila Industrial, rebaixamento do trânsito defronte à Praça Marechal Floriano Peixoto, estacionamentos públicos e privados, além de uma proposta de restauro para os edifícios históricos. O plano previa ainda a instalação do Centro Profissionalizante de Campinas – Ceprocamp em um dos galpões preservados da Fepasa. O Mercado Municipal e sua área envoltória correspondem à área 5 do Plano de Requalificação, na qual se propôs a reorganização do comércio informal na Praça Correia de Melo e melhoria das condições visuais do entorno por meio da normatização de publicidade, recuperação de fachadas e iluminação urbana.

Em uma análise sucinta, é possível considerar que, dentre os planos apresentados à Prefeitura até aquela época, o Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas, popularmente conhecido como Plano do Toninho, teve a melhor elaboração, pois expunha um estudo técnico aprofundado, abrangente e articulado, que foi além das intervenções pontuais. O foco foi potencializar a preservação formal dos edifícios históricos para um consumo visual, uma apropriação estética enfatizando seu caráter cenográfico para sua inserção nas lógicas do mercado. Conforme destacou o prefeito Antônio da Costa Santos (Toninho), em entrevista ao jornal Diário do Povo de 24 de novembro de 2000, “a revitalização do ‘coração da cidade’ deve estar na pauta de qualquer cidade que pretende fazer parte da economia globalizada” (SALEK, 2000, p. 47).

Verifica-se, ainda, que os objetivos do Plano do prefeito Antônio da Costa Santos (Toninho) foram praticamente os mesmos dos anteriores: combinar as áreas comerciais com áreas de lazer, oferecer segurança, comodidade e atrativos ao centro para atrair as camadas sociais mais abastadas. Enfim, priorizaram-se setores como o turismo,

a cultura e o consumo, evidenciando uma ideologia gentrificadora da terceira onda (SMITH, 2006, p. 67).

2.4 Projeto Centro

Após a morte do prefeito Antônio da Costa Santos em 2001, a vice-prefeita, Izalene assumiu o governo municipal em meio a uma enorme crise político-partidária. A crise prejudicou o andamento de diversos projetos da prefeitura, dentre eles o Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas, cujo nome foi alterado para Projeto Centro. Nesse novo contexto, a responsabilidade da coordenação deixou de ser da Secretaria de Planejamento Municipal – Seplama, transferindo-se para a Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo de Campinas – SCET.

Várias estratégias foram elaboradas pelo poder público, a partir da parceria com a iniciativa privada. A intenção do governo municipal foi transformar o centro de Campinas em um lugar de lazer e consumo cultural a partir da refuncionalização do patrimônio arquitetônico, melhoria das infraestruturas urbanas e embelezamento das formas. Pretendia-se revalorizar o centro da cidade, a fim de reincorporá-lo à economia da cidade. A valorização estética das fachadas e a requalificação dos espaços públicos eram uma forma de tornar o centro um lugar atrativo para a instalação de novos investimentos, criar uma paisagem atrativa para os turistas e consumidores locais. Por isso, tornou-se uma das prioridades desse governo. São decorrência desse projeto: a construção do Centro Popular de Compras, a instalação do Centro de Educação Profissional de Campinas (Ceprocamp), o restauro da Catedral Metropolitana e do Palácio dos Azulejos (atual Museu da

Imagem e do Som), a refuncionalização dos prédios da Lidgerwood (atual Museu da Cidade), do Palácio da Mogiana e da Estação da Fepasa (atual Secretaria de Cultura e espaço cultural) e o Projeto de reurbanização da Rua Treze de Maio.

Os objetivos do Projeto Centro foram combinar as áreas comerciais às áreas de lazer, oferecer segurança, comodidade e atrativos ao centro, buscando atrair as camadas sociais mais abastadas para o local. Enfim, buscava-se resgatar algumas funções e valores perdidos pelo centro ao longo de sua história, tentando incrementar a atividade funcional, utilizando a preservação do patrimônio como uma estratégia de revitalização da área, adotando um modelo de *“patrimonialização”* (JEUDY, 2005).

Nesse contexto, a estação da Fepasa passou por um projeto de intervenção que contemplava a conservação e adaptação do prédio principal para ocupação pela Secretária de Cultura, Esportes e Turismo, pelo CSPC (Conselho Setorial do Patrimônio Cultural de Campinas), pela Zeladoria do Centro, pelo posto avançado da Guarda Municipal, pela Defesa Civil e pela casa Hip Hop. Ademais, a gare da estação se tornou um local constante de realização de shows, feiras de artesanato e festas da cidade, como a Festa das Nações ou Festa Junina. O barracão do Lemos deveria ser revitalizado para abrigar um grande teatro - a Casa de Orquestra, que seria a sede e o local oficial de apresentações da Orquestra Sinfônica de Campinas. No entanto, o projeto não saiu do papel. Um outro barracão foi restaurado para abrigar o Centro Profissionalizante Antônio da Costa Santos – Ceprocamp, uma escola profissionalizante da prefeitura, que oferece cursos gratuitos para jovens carentes. E o outro barracão foi recuperado para a instalação da EMCEA – Escola Municipal de Cultura e Artes de Campinas/SP.

As intervenções realizadas na área central fizeram parte das estratégias de fixação do capital e de incentivo à refuncionalização do patrimônio arquitetônico. Juntamente com o embelezamento urbano e a melhoria das infraestruturas centrais, o poder público, com ajuda da mídia, transformou o Palácio dos Azulejos e a Estação Cultura em símbolos do Projeto Centro.

A Prefeita Izalene Tiene declarou ao jornal Correio Popular sua pretensão em “resgatar o centro não apenas em sua dimensão histórica, mas também para atender o interesse do capital” (COSTA, 2002), que demonstra o interesse por práticas mercadológicas vinculadas ao marketing urbano e a patrimonialização do centro.

3 A CONSTRUÇÃO DO NOVO CENTRO

Na gestão do prefeito Hélio de Oliveira Santos, foi estruturada, como parte do projeto Campinas 2020, a proposta de Diretrizes da Política de Desenvolvimento do Município, que, segundo o Plano Diretor de 2006. Esse projeto tinha o propósito de direcionar o desenvolvimento do município de forma a aproveitar todo o seu potencial e “promover um crescimento que permita a produção de riquezas e, simultaneamente, oferecer garantias de que os bens assim gerados serão distribuídos de forma justa” (Prefeitura Municipal de Campinas, 2006a, p. 1). Com isso, a Prefeitura Municipal buscou criar uma imagem empreendedora para a Região Metropolitana de Campinas com a finalidade de solidificar investimentos e consolidar a cidade como um polo importante de desenvolvimento do país a partir da ampliação da conexão de Campinas com o mercado globalizado.

Acreditando nas potencialidades de crescimento econômico e urbano da cidade, resultante da ampliação do Aeroporto Internacional de Viracopos e da implantação do Trem de Alta Velocidade - TAV, a Prefeitura de Campinas apresentou um estudo, realizado pelo escritório do arquiteto e urbanista Jaime Lerner, para identificar e estabelecer quais as regiões que seriam beneficiadas no entorno dos dois terminais instalados. Optou-se pela área central, mais especificamente o pátio ferroviário da antiga Fepasa e pelo entorno do Aeroporto de Viracopos.

De acordo com Jaime Lerner, a prefeitura almejou assegurar, por meio de ações imobiliárias e do aproveitamento potencial do aeroporto, a criação de oportunidades de inúmeros empreendimentos. Com o estudo, pretendeu-se apresentar aos empresários e empreendedores o potencial de novos negócios, criando uma centralidade urbana que contemplasse moradias, áreas de lazer, teatro, centros de convenções, ensino e grandes empresas de logística em um amplo projeto de revitalização que fosse preparado para receber a implantação do TAV. Essa proposta vai ao encontro do que Lerner (2005, p. 23) defende como “uma boa acupuntura urbana” para áreas antigas, pois propõe novos usos e atividades que tragam vida. Ademais, criam pontos de encontro que fazem com que cada função urbana catalise bem o encontro entre as pessoas. “Quanto mais se entender a cidade como integração de funções, de renda, de idade, mais encontro, mais vida ela terá” (LERNER, 2005, p. 48).

Com o intuito de atrair empreendedores, a prefeitura prometeu alguns benefícios, dentre os quais se incluem: incentivos fiscais e alterações no potencial construtivo do entorno. Levantamentos iniciais indicam a existência de 20,4 milhões de metros quadrados a serem disponibilizados para a construção de empreendimentos, a fim de

gerar receita aos responsáveis pela implantação e operação do TAV. Foram previstos 20 milhões de metros quadrados nas áreas adjuntas do aeroporto de Viracopos e 400 mil metros quadrados na área ferroviária central.

O estudo do trajeto para implantação do TAV previu seu início na Estação Leopoldina no Aeroporto do Galeão no Rio Janeiro, passava pelo Aeroporto de Cumbica em Guarulhos, em seguida, no Terminal Barra Funda em São Paulo, em direção ao Aeroporto Viracopos. Seu ponto final seria na Estação Ferroviária em Campinas – ou seja, a área central da cidade. A extensão do percurso seria de aproximadamente 511 quilômetros, com um tempo de viagem estimado em duas horas.

A implantação do trem de alta velocidade (TAV) se torna um marco fundamental para que Campinas esteja conectada diretamente a São Paulo e Rio de Janeiro, pois interligadas, essas três cidades formarão uma futura “megalópole de aproximadamente 30 milhões de habitantes”. (EDITORIAL, 2009, p. 33).

Ficou evidente que a expansão limítrofe das grandes cidades torna necessária a criação de modalidades alternativas de transporte. No caso de Campinas, o TAV poderia cumprir esse papel, sobretudo com a diminuição de tempo e custos, além da redução de impactos ambientais com a diminuição do número de veículos circulando nas cidades, dos engarrafamentos em eixos rodoviários e aeroportuários, com a requalificação dos espaços livres e públicos para o seu verdadeiro uso e, ainda, com a aceleração no desenvolvimento da RMC, geração de empregos diretos e indiretos e menor uso do solo comparado à construção ou ampliação de rodovias.

O projeto do TAV estabeleceu dois polos onde estariam alojados os dois terminais: o Polo Aeroporto, nas proximidades do Aeroporto de Viracopos e o Polo Centro, no pátio ferroviário da antiga Fepasa, que já foi utilizado pela atividade ferroviária.

3.1 Polo Centro

O Polo Centro é um projeto audacioso de concepção contemporânea acerca de intervenções territoriais nas cidades, em que se ajustam diversas potencialidades solicitadas pela implantação do TAV, uma modalidade alternativa de transporte.

O Polo Centro se divide em três áreas de intervenção:

- **Área Central:** a Prefeitura realizou estudos para incentivar o potencial dos chamados miolos de quadras e vazios urbanos, preservar os prédios históricos existentes, abrir espaço nos meios das quadras para empreendimentos imobiliários de grande porte (COSTA, 2008, p. 24).
- **Pátio Central – Região** alvo de um importante projeto de renovação urbana que dará ao centro de Campinas ares de modernidade, excelência tecnológica e qualidade de vida, fundamentadas em seu referencial histórico. Prevê atividades habitacionais, institucionais, comerciais e de serviços, como sedes corporativas, lazer, cultural e ensino (COSTA, 2008, p. 37).
- **Vila Industrial** - área contígua ao Pátio Central, também é indicada como região de investimento do TAV por ser dotada de grande potencial para renovação urbana e adensamento.

O projeto para o Pátio Central buscou refuncionalizar e ampliar o centro de Campinas, em consonância com a implantação de um conjugado intermodal de transportes dentro do Complexo Ferroviário. Isso visou a eliminação das barreiras existentes entre o centro e a Vila Industrial, ocasionado pela ferrovia, com o intuito de promover uma expansão dessa área e um aumento da fluidez do território. Para Lerner (2005, p. 78), a solução para a mobilidade urbana “é a integração de todos os meios de deslocamento”, para incentivar o uso do transporte coletivo nos itinerários de rotina como alternativa ao uso do automóvel.

Além de abrigar a nova rodoviária e o terminal rodoviário metropolitano, o projeto previu a instalação de um terminal de trens de passageiros interestadual, estruturas para escritórios, espaço para o comércio, restaurantes, pontos específicos para atividades de lazer e cultura, um prédio multiuso com mais de dez andares que poderia servir de hotel ou de abrigo para eventos empresariais da região, edifícios residenciais e até uma universidade.

Com implantação do TAV for consolidada, a intenção era que o terminal multimodal se caracterizasse como uma verdadeira porta de entrada da cidade, como acontecia com a estação do antigo complexo ferroviário. Nesse processo cíclico, o complexo recuperaria sua função original, aliado à função de patrimônio que ele adquiriu ao longo do processo de degradação-refuncionalização.

A implantação do Trem de Alta Velocidade poderia proporcionar ainda significativo aumento nas condições de acessibilidade e interconexão entre o município e as áreas adjacentes, potencializando a espacialização de oportunidades de negócio. Além disso, ofereceria alternativas de ligação direta com São Paulo e Rio de Janeiro, que,

juntas, possuem mais de 30 milhões de habitantes e agregam grande parte das riquezas do país.

Algumas das estruturas tombadas por seu valor histórico permaneceriam preservadas, conforme diretrizes da legislação, e seriam utilizadas para compor o cenário do Pátio Central, mesclando construções antigas com novas. Seriam usados mais de 45 mil metros quadrados para valorizar o patrimônio histórico da região. Ressalte-se que a preservação do patrimônio nesse projeto iria priorizar o seu consumo visual e seu caráter cenográfico, não seu valor documental.

A Prefeitura previa ainda que o Pátio Central fosse o ponto de referência dessa renovação e se configurasse como uma área de destaque pela modernidade e inovações, vinculando o lugar ao consumo e à acumulação de capitais em escala global. E, conseqüentemente, promovesse uma nova imagem da cidade a partir dessa visão empreendedora. Conseguir investimentos públicos e privados, atrair consumidores e turistas e visibilidade à cidade nos círculos globais de competição interurbana aproxima-se do que Harvey (1996, p. 89) denominou empresariamento urbano. A idéia é que o Pátio Central fosse conectado às redes globais pela verticalidade que se revestem de uma lógica externa ao lugar. Essas redes estabelecidas fisicamente sobre edificações e residências são territorializadas em função dos fluxos de mobilidade das pessoas.

A implantação desses novos usos dentro do Pátio Central, além de dinamizar a área e seu entorno, buscaria também elevar o seu potencial imobiliário. O projeto previu uma forte especulação imobiliária em torno dessa região, que anseia até hoje por uma supervalorização do local. O projeto tinha a intenção de criar uma “ilha de alta tecnologia”, consumo e cultura, que pudesse resultar num processo de substituição

de pessoas e atividades e na aparição de uma paisagem “aterritorial” (MUÑOZ, 2008), formada por um conjunto de edifícios caracterizados por lógicas específicas que não necessariamente a do próprio território onde se localizam.

Caso fosse concretizado a elevação no preço da terra, provavelmente a população de baixa renda não teria como adquirir os imóveis propostos no projeto. A intenção de criar edifícios para empresas e hotel antecipa a característica do público alvo do projeto e a intenção de se consolidar uma área luminosa conectada por nexos verticais para atender o mercado global. Nesse processo, Sánchez (1999, p. 124) destaca que se estabelecem novas concepções de cidadania associadas à sociedade de consumo. “O cidadão é confundido com consumidor e, por sua vez, a cidade com o mercado”.

Dessa proposta geral, foram executadas as obras da nova rodoviária e do novo terminal de ônibus metropolitano. A rodoviária foi construída em uma área de 70 mil metros quadrados para promover conexão com os diversos modais de transporte (rodoviário, urbano, metropolitano e ferroviário). O Terminal Metropolitano Prefeito Magalhães Teixeira foi projetado para abrigar os ônibus intermunicipais e interligar os municípios de Campinas, Hortolândia, Sumaré, Monte Mor e Paulínia. O novo terminal ocupa uma área construída de 35 mil metros quadrados, incluindo o prédio da rodoviária, estacionamentos e dois prédios históricos, ambos tombados pelo patrimônio histórico, que foram refuncionalizados para se tornarem centro de serviços. As demais propostas não saíram do papel.

4 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise dos projetos de intervenção urbana propostos para a cidade de Campinas- SP a partir da década de 1970, tornam patente o prevaletimento da ação e dos interesses do Estado e sua aliança com os setores privados, que agem de maneira estratégica com o intuito de valorizar a reprodução do capital e a produção de um espaço dominado, homogêneo, fragmentado e hierarquizado, marcados por uma relação de exterioridade em relação ao cidadão e uma perda de identidade em função da destruição dos referenciais urbanos que sustentam a vida cotidiana.

Nesse aspecto, o que acontece em Campinas não é diferente do que ocorre atualmente em outras cidades. As verticalidades atuam sobre as práticas do planejamento urbano contemporâneo pautado em intervenções que, muitas vezes, privilegiam o lucro e a exploração da “renda monopolistas da terra” (HARVEY, 2001).

É patente, também, que o centro de Campinas é um elemento significativo do processo de crescimento e desenvolvimento da cidade, seja pelo seu papel estruturador das primeiras formas e funções urbanas, seja por sua vitalidade que permanece. O que se entende por centro da cidade na atualidade correspondeu, no passado, à própria cidade e ao seu núcleo original que contemplava as instâncias de governo, comércio, lazer e moradias das famílias das classes mais abastadas. E desde essa época, o centro já recebia influências externas, seja nos gostos e nos costumes, ou nos projetos urbanos. Prestes Maia propôs um projeto de embelezamento urbano para o centro de Campinas, em 1937, para modernizar e higienizar a cidade, estruturando algumas intervenções visíveis até hoje, tais como as Avenidas Francisco Glicério e Campos Salles.

Com o crescimento urbano de Campinas ao longo do século XX, algumas de suas funções iniciais deslocaram-se para outras regiões da cidade, criando novas centralidades. Nesse processo, o centro sofreu algumas dinâmicas comuns a outras áreas centrais - um contínuo esvaziamento populacional, mudança no perfil socioeconômico dos moradores e usuários, verticalização, degradação do patrimônio cultural e dos espaços públicos, o que contribuiu para o que alguns autores denominaram degradação. Ainda, com o intuito de devolver ao centro o papel hegemônico perdido e de atribuir novas funções que o dinamizem e o conectem ao mercado de consumo global, as intervenções urbanas fomentaram ações e projetos diferenciados, em parceria com a iniciativa privada.

Apesar de não ser um exemplo emblemático de planejamento estratégico, Campinas foi influenciada pelos mesmos processos e responde às mesmas demandas das verticalidades que influenciam outras cidades, sobretudo na América Latina. Com o intuito de resgatar essas qualidades e funções perdidas, a área central tornou-se alvo de diversos projetos. No início, eram apenas intervenções pontuais, voltadas para a revitalização do patrimônio, porém, na atualidade, consolidam-se como propostas mais complexas que propõem a refuncionalização urbana a partir da valorização da fluidez do território, adotando a mobilidade urbana como foco de alguns desses projetos.

Desde a década de 1970, a cidade de Campinas sofreu transformações urbanas com investimentos em atividades voltadas para o consumo e atividades relacionadas ao ócio e à cultura, com intervenções que valorizaram a preservação do patrimônio cultural e incentivaram a sua *“patrimonialização”* (JEUDY, 2005), tais como a construção do calçadão, o Projeto de Revitalização da Rua Treze de

Maio, projetado por Ruy Ohtake, o Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas, proposto pelo ex-prefeito Antônio da Costa Santos e o Projeto Centro elaborado pela ex-prefeita Izalene Tiene. A intenção desses projetos foi revalorizar o centro com o objetivo de otimizar o seu potencial de consumo e conservar a sua vocação comercial. Essa revalorização previa a preservação formal dos edifícios históricos para compor um grande cenário urbano, que, com suas formas embelezadas, mais segurança, comodidade e atrativos, se tornaria um local mais atraente para o público consumidor de maior poder aquisitivo. E, dessa maneira, o centro poderia concorrer com os shoppings centers e as novas centralidades de bairro no consumo de mercadorias e de lazer.

A proposta de construção do novo centro, elaborado pelo arquiteto Jaime Lerner, na gestão do ex-prefeito Hélio de Oliveira Santos, consolida propostas mais complexas que propõem a refuncionalização urbana a partir da valorização da fluidez do território, adotando a mobilidade urbana como foco desses projetos. A construção da nova rodoviária de Campinas e do Terminal de Ônibus Urbano Metropolitano dentro do pátio ferroviário da antiga Fepasa manifesta essa preocupação futura com a interligação dos meios de transporte, reativando o complexo ferroviário como uma das portas de entrada da cidade, como no passado. Este projeto também vendeu a imagem de uma cidade preocupada com o futuro e com o seu crescimento, que se preparava para se conectar às redes globais por meio da construção de polos de alta tecnologia, consumo e cultura, além da conexão com o TAV – Trem de Alta Velocidade e com as grandes metrópoles brasileiras - Rio de Janeiro e São Paulo.

O Pátio Central foi o ponto de referência para uma renovação completa da região central da cidade. Uma análise mais acurada mostra que o projeto do novo centro não explicitou na sua proposta uma política de gentrificação. Todavia, se for considerada a grande composição popular dos centros das cidades, promover equipamentos culturais, revalorizar o patrimônio cultural e o espaço público, investir em complexos empresariais já demonstra um apelo para que uma classe mais abastada frequente o local, evidenciando que um processo de gentrificação possa acontecer.

Para repensar essa lógica onde as verticalidades prevalecem, é essencial recuperar a reflexão lefebvriana acerca da produção do espaço (Lefebvre, 1974) e entender não apenas como os lugares adquirem qualidades materiais e são concebidos pela imposição das normas e da regulação do Estado para organizar, controlar e planejar o espaço. Mas também como adquirem valor simbólico e são representados por moradores e usuários, evidenciando a vida cotidiana e suas relações imediatas. Concordando com Harvey (1989, p. 22), “as possibilidades político-econômicas da reconstrução de lugares estão coloridas pela maneira [...] da representação dos mesmos”. Assim, constituem ferramenta essencial para o agenciamento de ideias que presidem as ações de planejamento urbano e podem se fortalecer horizontalmente, a partir de ações localmente construídas.

5. REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

BADARÓ, R. S. Campinas: o despontar da modernidade. Campinas: Centro de Memória/UNICAMP, 1996.

BAENINGER, R. Espaço e tempo em Campinas: migrantes e a expansão do polo industrial paulista. Campinas: Centro de Memória da Unicamp, 1996.

CARPINTEIRO, A. C. C. Momento de ruptura: as transformações no centro de Campinas na década de cinquenta. Campinas: Centro de Memória/UNICAMP, 1996.

COSTA, M. T. Destino de camelôs é ponto de maior polêmica. Correio Popular, Campinas, Cidades, 2002.

COSTA, M. T. Potencial imobiliário do trem rápido é de R\$ 20,8 bilhões: estudo elaborado a pedido da Prefeitura indica os locais de investimento no entorno das estações. Correio Popular, Campinas, Cidades, 2008.

DEZAN, W. V. A implantação de uma modernidade: o processo de verticalização da área central de Campinas. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Construção), Faculdade de Engenharia Civil, Arquitetura e Urbanismo, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 2007.

EDITORIAL. Super Viracopos decola - Trem rápido consolida megalópole. Correio Popular, Campinas, 2009, Edições especiais.

HARVEY, D. Condição Pós-Moderna. Uma pesquisa sobre as origens da mudança cultural. São Paulo: Loyola, 1989.

HARVEY, D. Do gerenciamento ao empreendedorismo: a transformação da administração urbana no capitalismo tardio. Espaço & Debates, n. 39, p. 48-64, 1996.

HARVEY, D. A produção capitalista do espaço. São Paulo: Annablume, 2001.

JEUDY, H. P. Espelhos das cidades. Rio de Janeiro: Casa da Palavra, 2005.

LEFEBVRE, H. La production de l'espace. Paris: Anthropos, 1974.

LERNER, J. Acupuntura urbana. Rio de Janeiro: Record, 2005.

MUÑOZ, F. Urbanización. Paisajes comunes, lugares globales. Barcelona: Gustavo Gilli, 2008.

OLIVEIRA, M. R. S. Intervenções urbanas e representações do centro de Campinas. As inter-relações entre as verticalidades e as horizontalidades nos processos de refuncionalização urbana. Saarbrücken: Novas edições acadêmicas, 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. Secretaria de Planejamento e Coordenação. Departamento de Planejamento. Programa de revitalização da área central de Campinas. Campinas, 1993.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. Lei no 8722, de 27 de dezembro de 1995. Câmara Municipal, Campinas, 1995.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente. Plano de requalificação urbana da área central de Campinas. Campinas, 2002.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano. Plano diretor do Município de Campinas. Campinas, 2006.

SALEK, V. Toninho que os comerciantes participando da revitalização. Diário do Povo, Campinas, 2000.

SÁNCHEZ, F. Políticas urbanas em renovação: uma leitura crítica dos modelos emergentes. Revista brasileira de estudos urbanos e regionais, n. 1, p.115-132, 1999.

SANTOS, A. C. Campinas, das origens ao futuro: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732-1992). Campinas: UNICAMP, 2002.

SMITH, N. A gentrificação generalizada: de uma anomalia local à regeneração urbana como estratégia urbana global. In C. Bidou-Zachariasen (ed.). De volta à cidade: dos processos de gentrificação às políticas de revitalização dos centros urbanos. São Paulo: Annablume, 2006.

SIMÕES JÚNIOR, J. G. Revitalização de centros urbanos. Publicação Polis, n. 19, 1994.

SPÓSITO, M. E. B. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. Revista de Geografia, n. 10, p. 1-18, 1991.

TOURINHO, A. O. Centro e centralidade: uma questão recente. In: CARLOS, A. F. A. ; OLIVEIRA, A. U. (Ed.). Geografias das metrópoles. São Paulo: Contexto, 2006.

VILLAÇA, F. Uma contribuição para a história do planejamento urbano no Brasil. In: DÉAKS, C.; SCHIFFER, S. R. (Ed.). O processo de urbanização no Brasil. São Paulo: EdUSP, 1999. p. 171-243.