

A FERROVIA E OS PROCESSOS DE RE-ESTRUTURAÇÃO URBANA NA CIDADE DE CAMPINAS/SÃO PAULO

Berna Valentina Bruit Valderrama

Professora do curso de design da Faculdade de Administração e Artes de Limeira (FAAL). Doutora em Arquitetura e Urbanismo pela FAU-USP/SP. Arquiteta pela PUC-Campinas/SP. Email: bbvalderrama@terra.com.br.

Melissa Ramos da Silva Oliveira

Professora dos cursos de arquitetura e urbanismo e decoração e design do Centro Universitário Nossa Senhora do Patrocínio (CEUNSP), Salto/SP. Doutoranda do Curso de Geografia da UNICAMP. Mestre em geografia pela UNICAMP. Especialista em patrimônio histórico – teoria e projeto pela PUC Campinas. Arquiteta pela UNESP/Bauru. E-mail: melinerso@yahoo.com.br.

Introdução

A cidade de Campinas, localizada aproximadamente a 100 quilômetros da cidade de São Paulo, no Estado de São Paulo, destaca-se por sua localização estratégica e articuladora em uma das regiões mais desenvolvidas do país. Este perfil permitiu a convergência, primeiro da ferrovia e posteriormente das rodovias em sua direção reforçando seu papel de pólo sobre uma vasta área. A cidade foi cortada pela ferrovia a partir da segunda metade do século XIX, impulsionada pela expansão da economia cafeeira e pela riqueza acumulada pelo açúcar, com a inauguração da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e da Estação Ferroviária em 1872. A ela se somou o ramal férreo da Companhia Estrada de Ferro Mogiana em 1875. Essas duas ferrovias promoveram um processo de re-estruturação urbana na cidade de Campinas e alteraram sua dinâmica de crescimento.

Após um período de sucateamento e degradação tanto da malha ferroviária quanto das áreas circundantes à ela, na atualidade, a ferrovia torna-se um objeto de intervenção dos projetos de refuncionalização da área central, bem como das novas perspectivas que se voltam para a ferrovia, sobretudo quando se almeja retomar a função de transporte com a criação do trem rápido interligando Campinas, São Paulo e Rio de Janeiro consoante com os processos de metropolização nessa porção do território. Em termos de cidade, a construção da nova rodoviária de Campinas e de um terminal de ônibus urbano dentro do pátio ferroviário evidencia essa preocupação futura com a interligação dos meios de transporte, reativando o complexo ferroviário como uma das “portas de entrada da cidade”.

1. Re-estruturação urbana de Campinas a partir da ferrovia

1.1 A terceira onda¹: Campinas e o processo de metropolização

¹ Em analogia ao título do livro de Alvin Toffler, A terceira onda.

Campinas localiza-se num ponto estratégico do interior paulista assumindo, desde cedo à função de centralidade sobre uma ampla e rica região do estado de São Paulo. Atualmente, exerce a função de cidade sede da Região Metropolitana de Campinas² (RMC) cuja área de influência é constituída por uma rede urbana fortemente integrada pela facilidade de acesso, pelas curtas distâncias e pelas boas características do sistema viário. Com relação à rede de transportes, o fluxo regional é servido por uma vasta malha viária³ com a função de interligar, não somente Campinas e região, mas também de suprir as interligações com a capital São Paulo, o interior, o litoral do estado e outras regiões.

O caráter aglutinador do município sempre foi um estímulo ao crescimento econômico e ao processo de metropolização permitindo constituir uma base econômica importante e dinâmica, tanto agrícola, quanto industrial não somente do município sede, mas também dos municípios a sua volta. Esta característica evidencia uma estrutura diferenciada daquelas das demais regiões metropolitanas, caracterizadas essencialmente pela presença de um município rico cercado de municípios dormitórios pobres.

“Em relação às demais regiões metropolitanas, a de Campinas apresenta uma estrutura urbana com características próprias, em que a tendência de concentração populacional no município sede é bem menos marcada, resultando em uma conformação da rede urbana mais equilibrada, com a presença de centros secundários de atividades econômicas e com expressivo contingente populacional” (PLANO DIRETOR DE CAMPINAS, 1995).

O processo de metropolização pode ser considerado com uma terceira fase de transformação sócio espacial de Campinas entendendo que a estrutura urbana da cidade, seu desenho e configuração remetem a duas grandes vertentes. A primeira com base na economia cafeeira e a segunda, sobrepondo-se a primeira com a chegada da indústria. A cidade industrial consolidou-se entre o final do século XIX e as primeiras décadas do século XX, no qual a cidade passou por um processo de mudança significativa de sua estrutura urbana e social que teve como mote o deslocamento de sua organização econômica de base agrária para outra de base industrial.

As transformações econômicas advindas com a industrialização, em especial àquelas relacionadas com a política nacional de implantação de pólos industriais de ponta a partir da década de 50 do século XX, trouxeram para a região a indústria pesada, alimentaram a expansão da mancha urbana, o processo de adensamento populacional e a diversificação das funções urbanas. Com um parque industrial abrangente, a configuração de um pólo de alta tecnologia, formado por empresas ligadas à nova tecnologia de informação, uma estrutura agrícola e agro - industrial significativa, bem como um complexo de atividades terciárias de expressiva especialização, a Região Metropolitana de Campinas, ocupa hoje uma importante posição econômica nos níveis estadual e nacional.

² **A Região Metropolitana de Campinas** - RMC é formada por 19 municípios que ocupam uma área de 3.348 km² ou 1,3% do território paulista. A RMC foi criada pela lei complementar estadual 870, de 19 de junho de 2000.

³ **Malha rodoviária** - com destaque para as rodovias Anhangüera e Bandeirantes, que ligam a região à cidade de São Paulo e ao interior; a Rodovia Dom Pedro I, que faz o elo entre Campinas e as Rodovias Presidente Dutra (Vale do Paraíba e Rio de Janeiro) e Fernão Dias (Belo Horizonte); a Rodovia Adhemar de Barros (SP-340), ligando Campinas ao sul de Minas Gerais; e a Rodovia Santos Dumont, que dá acesso à Rodovia Castello Branco e à região de Sorocaba, passando pelo Distrito Industrial de Campinas.

“A região possui dinamismo superior ao de muitas metrópoles nacionais que são capitais estaduais e, nas últimas três décadas, apresentou taxas de crescimento demográfico maiores do que as da RMSP. Campinas, a sede da região, tornou-se um dos 20 maiores municípios brasileiros, abrigando 39,9% dos habitantes da RMC. A população regional passou de 1.269.559 habitantes, em 1980, para 2.578.033, em 2005. Entre 1991 e 2000, enquanto a população da RMC cresceu 2,68% ao ano, o Estado de São Paulo aumentou a uma taxa de 1,82% e, entre 2000 a 2005, essas taxas foram, respectivamente, de 2,02% e 1,56%. Assim, no total da população estadual, a RMC vem incrementando sua participação, tendo passado de 3,8% em 1970, para 5,1% em 1980, 5,9% em 1991 e 6,5% em 2005... O Produto Interno Bruto-PIB da RMC, em 2004, foi de R\$51,2 bilhões, o que representou 9,4% do total estadual.” (REGIÃO METROPOLITANA DE CAMPINAS, Governo do Estado de São Paulo, Secretaria de Economia e Planejamento, 2007).

O efeito das transformações que acompanharam o crescimento da cidade e de sua região metropolitana, ao mesmo tempo em que projetam ambas no cenário estadual e nacional, carregam consigo as contradições que o processo de metropolização acentado no binômio industrialização e urbanização trouxe. Padecendo dos desequilíbrios comuns a outras metrópoles, Campinas evidencia a deterioração das condições de vida urbana, bem como o comprometimento de seu sítio natural e de seus patrimônios culturais comprovando o que Milton Santos (1990) chamou de *modernidade incompleta*.

“Nela se justapõem e se superpõem traços de opulência, devidos à pujança da vida econômica e suas expressões materiais, e sinais de desfalecimento, graças ao atraso das estruturas sociais e políticas. Tudo o que há de mais moderno pode aí ser encontrado, ao lado das carências mais gritantes.”

1.2 Campinas: café e ferrovia

Campinas, até o final do século XIX, foi a maior produtora de café do Estado de São Paulo e uma das principais bases do processo de expansão cafeeira no território paulista. Tal condição deveu-se, por um lado à própria história social e econômica que marcou a cidade, desde muito cedo e, por outro lado pelo favorecimento de sua posição como importante ponto de confluência de transportes e comunicações. Este caráter de centralidade tem sido um dos elementos permanentes de estruturação do município marcando a composição da paisagem urbana em seus aspectos formais e culturais.

A dinâmica de reprodução dessa economia fomentou a expansão e crescimento do aglomerado possibilitando a transformação da Vila de São Carlos (Campinas) em cidade em 1842, muito antes do advento da república que designou o *status* de cidade a qualquer aglomerado independente de seu tamanho, crescimento e desenvolvimento.

Campinas reunia uma série de características favoráveis à produção cafeeira a começar pela sua localização geográfica e pela riqueza acumulada com o açúcar. Ao final dos setecentos, a cana crescia bem em todo município tornando o açúcar o produto mais importante. Por volta de 1830, o plantio do café foi ensaiado com êxito e os fazendeiros iniciaram a substituição dos canaviais pelos cafezais⁴.

⁴ Benincasa, Vladimir. *Velhas Fazendas: Arquitetura e Cotidiano nos Campos de Araraquara (1830-1930)*. Imprensa Oficial SP e EDUFSCar, São Carlos, 2003, pg 35.

Silva (2006) relata que a rápida substituição dos canaviais pode ser explicada por uma série de fatores internos e externos. Toda a infra-estrutura criada pela cana assegurava condições favoráveis à implantação do café: estocagem de mão-de-obra escrava, acumulação de capital, abertura de estradas para o escoamento agrícola, experiência nos transportes e na comercialização, entre outras. As condições do mercado externo, ávido de café e saturado de açúcar, também lhe eram favoráveis. Afora essas e outras razões, o café dava lucro. Em 1842, quando a vila de São Carlos retoma o antigo nome de Campinas e é elevada à categoria de cidade estava às vésperas de se tornar a maior produtora de café do mercado internacional. De modo geral, as cidades se desenvolveram rapidamente e são contempladas com inovações técnicas - obras de engenharia - que atingem também o campo.

O complexo cafeeiro paulista baseou-se, inicialmente, num modelo de produção escravocrata, passando rapidamente ao trabalho livre, mesmo antes da Abolição. Posteriormente, nas fazendas locais, surgiram, também, as primeiras experiências de trabalho livre com a mão-de-obra imigrante estrangeira, em grande escala.

A expansão cafeeira deu-se a partir da região de Campinas, baseada em técnicas agrícolas e de beneficiamento mais eficientes, na implantação da rede ferroviária paulista e no início das relações de produção capitalistas nas fazendas de café. De Campinas partiram as duas principais ferrovias do café, a Companhia Paulista e a Companhia Mogiana, e nela se estabeleceram às primeiras indústrias de máquinas e equipamentos de beneficiamento.

A cultura do café e seu desenvolvimento impuseram à necessidade de consolidação de uma base urbana capaz de suportar toda a logística e infra-estrutura voltada a tal cultura. Como expõe Cano (1988), a dinâmica de reprodução dessa economia, ou a acumulação nos marcos da economia cafeeira capitalista assumiu uma dimensão urbana anteriormente não conhecida. O café foi responsável pela estruturação da rede urbana reconfigurando os antigos aglomerados para o atendimento das novas necessidades tecnológicas, de infra-estrutura, de circulação, entre outras. Podemos observar que a rede urbana que suporta o processo de metropolização de Campinas e região teve origem no período cafeeiro.

A Companhia Paulista de Estradas de Ferro foi gerada a partir de capital nacional originário da riqueza acumulada pelo café e constituída a partir da desistência da São Paulo Railway de seu direito de preferência para a execução da linha. Os principais acionistas envolvidos com sua concepção e construção foram os proprietários de terras, os chamados Barões do Café, homens públicos e capitalistas. A Companhia Paulista foi constituída em 1868 para o atendimento das necessidades de escoamento da produção agrícola, cuja linha tronco interligava Jundiaí a Campinas extensão natural da estrada de ferro de Santos a Jundiaí, da São Paulo Railway.

“Em maio de 1869 foi firmado o contrato entre o Governo Provincial e a Companhia Paulista e, em agosto do mesmo ano, uma resolução legislativa autorizava o Governo Imperial a conceder à Companhia Paulista favores e isenções nos mesmos moldes da São Paulo Railway. As obras da via, também com bitola larga de 1,60 metros, foram iniciadas em março de 1870 e em agosto de 1872 foi inaugurado todo o trecho até Campinas, então considerada a “Capital Agrícola” da Província e centro urbano e cultural de importância. “(KUHL, Beatriz M, 1998).

A partir de 1873, a Companhia Paulista assumiu também o prolongamento até Rio Claro. Nas décadas seguintes adentrando o século XX foi responsável por boa parte da interiorização da ferrovia no Estado de São Paulo.

Aponta Kühl (1998) que entre os anos de 1870 e 1872 outras cinco empresas para a constru o de estradas de ferro foram organizadas por fazendeiros do café em moldes similares a Companhia Paulista. Foram elas: a Companhia Ituana de Estradas de Ferro, a Companhia Sorocabana, a Companhia Mogiana, a Companhia de São Paulo ao Rio de Janeiro e a Companhia de estradas de Ferro de Resende a Areias.

Dentre estas, a de maior importância foi a Companhia Mogiana criada em 1872 com o intuito de executar uma linha entre Campinas e Mogi-Mirim e um ramal até a cidade de Amparo. A constru o da linha foi iniciada em 1873 e terminada dois anos depois.

Como sublinha Ribeiro (2007), o traçado original do trecho Campinas a Mogi-Mirim foi inaugurado em duas etapas. A primeira até Jaguar, uma esta o após o Rio Jaguar na Vila Bueno, atual cidade de Jaguariúna perfazendo 34 km. Posteriormente, foi construído o trecho até Mogi-Mirim e o ramal até Amparo.

A constru o do traçado original do primeiro trecho da Companhia Mogiana revela os acordos entre os diferentes agentes a que os traçados ferroviários estavam submetidos.

“Resultado de muitos acordos entre proprietários rurais e investidores, a defini o do trajeto inicial da Companhia Mogiana não foi tarefa fácil. Constru a-se uma estrada pautada em interesses locais e de capital. Nesse sentido, por mais que tivesse como meta a eficiência no transporte, a legisla o vigente abriu brechas para situa es que só puderam ser contornadas posteriormente”. (RIBEIRO, Suzana B., 2007)

Desta forma, Ribeiro (2007) diz que o percurso de Campinas a Jaguar foi orientado pelas necessidades de escoamento de importantes fazendas produtoras de café passando próximo às sedes o que resultou num traçado sinuoso e bastante irregular.

A Companhia Mogiana foi responsável pela maior extensão de linhas no Estado de São Paulo, além de empreendimentos em Minas Gerais, como prolongamento da rede paulista.

A ferrovia, sua implanta o e amplia o foi responsável pela integra o das diferentes partes do território paulista incentivando sua ocupa o e contribuindo para o desenvolvimento econ mico que transformou o Estado de São Paulo no principal centro produtor e exportador de café criando, também, condi es seguras para a indústria.

1.3 Campinas: a ferrovia e as transforma es na paisagem

A chegada da estrada de ferro em Campinas, em 1872, acarretou inúmeras transforma es na vida urbana, na medida em que o trem era o grande vetor da modernidade. Era o trem que fazia a conexão com o porto e, conseqüentemente, com a Europa, trazendo idéias, informa es, inova es tecnológicas, artísticas e culturais que influenciaram diretamente no comportamento da popula o local.

A transforma o em principal centro produtor de café trouxe a cidade diversas modifica es que alteraram sua fisionomia.

Do ponto de vista urbano, as mudanças advindas com o café resultaram em vários melhoramentos como: a ilumina o pública a gás (1875) e as linhas de bonde de traço animal instalados pela Companhia Carris de Ferro (1879), entre outras. Na malha urbana surgiram diversos edificios voltados ao uso público como, hospitais, escolas e mercados contextualizando em Campinas uma vida mais pública, alicerçada em valores mais burgueses e finalmente mais urbanos. Na arquitetura um novo estilo se fez presente, o neoclássico que foi adotado em diversas residências e edificios institucionais vindo também a alterar muitas constru es coloniais.

A expansão das atividades comerciais e a construção de edifícios institucionais antecedidos, muitas vezes por largos incorporando às ruas uma nova dinâmica e importância, se configuraram, no corpo da cidade, em novos pólos de diversificação da vida e do panorama urbano.

Este é o caso da Estação Ferroviária da Companhia Paulista que abrigava também o Centro de Administração Técnica da Companhia e cuja construção alterou a malha e a dinâmica urbana possibilitando o prolongamento de diversas ruas até o local. Dessas ruas, a Treze de Maio e a Costa Aguiar foram às escolhidas para concentrar o fluxo de cargas e passageiros. A localização da estação configurou um novo eixo central da cidade tendo numa de suas extremidades a Catedral (1807-1883), logo atrás da mesma o Teatro São Carlos e na outra extremidade a própria estação.

A estação atraiu para si o prolongamento da área comercial de Campinas, já estabelecida nas áreas limediras aos largos centrais da cidade que consolidavam a tendência de ocupação norte-sul seguindo o eixo pré - urbano do caminho dos Goiás.

Sendo o trem o vetor de chegada da modernidade, a Estação se tornou o vetor de penetração dessa modernidade em Campinas. Em outras palavras, é dizer que ela era o elo de comunicação entre o local e o global, ou seja, entre Campinas e o mundo.

Como a estação era um eixo difusor de pessoas, idéias e mercadorias, o centro situado no entorno da linha férrea se tornou uma área moderna e dinâmica, que abrigava a função comercial juntamente com a habitacional. Como as pessoas queriam morar próximas das novidades, tornou-se uma área privilegiada e nobre com a valorização do solo urbano e das atividades ali desenvolvidas. Esse fato repercutiu diretamente na sua arquitetura, principalmente nas fachadas que eram bastante ornamentadas e imponentes. A presença da atividade comercial e de serviços pode ser percebida pela análise das fachadas, por meio da presença de portas de ferro de correr, com dimensões mais largas, predominantemente no nível da rua.

A implantação da ferrovia favoreceu a expansão urbana em direção a ela promovendo o adensamento de gentes e atividades. A linha férrea da Companhia Mogiana favoreceu a tendência de ocupação norte – sul da cidade sobrepondo-se ao antigo caminho dos Goiás.

O trecho correspondente à Companhia Paulista inaugurou um novo corredor de expansão que serviu de espinha dorsal ao crescimento da cidade no sentido leste-oeste. Nos finais do século XIX os dois eixos principais de expansão da cidade estavam configurados e legitimados no espaço da cidade. O eixo norte – sul, desde a configuração da vila, se impôs como um eixo de ocupação mais elitizado, enquanto que o eixo leste – oeste configurou-se como um eixo de ocupação mais popular.

Ademais, a implantação da ferrovia promoveu a valorização dos terrenos da área central, via melhoramentos urbanos e diversificação de atividades. 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. A partir desta situação, iniciou-se um processo que resultou, por um lado, na ocupação fora dos limites da malha urbana consolidada na época da vila e, conseqüentemente, no início da delimitação do que viria a se constituir no centro principal de Campinas. No plano urbano, significou o estabelecimento dos limites do centro a partir da ocupação periférica que teve como marco físico a ferrovia. Por outro lado, esse processo se assentou numa segregação espacial da sociedade, das funções e atividades que teve como substrato a qualificação do espaço como mercadoria e a divisão de classes.

Desta maneira, com a configuração do urbano cafeeiro e a implantação da ferrovia dispuseram-se os elementos que permitiram constituir um centro geograficamente identificável, os eixos de expansão e ocupação do solo da cidade, bem como a qualificação do espaço da cidade em termos de atividades e gentes.

2. O papel e a função da ferrovia na cidade atual

As ferrovias, no Estado de São Paulo, incentivaram a ocupação do território e a formação de cidades no interior paulista, além de estarem vinculados à imigração estrangeira e ao trabalho assalariado. O café e a ferrovia também promoveram o escoamento da agricultura, sobretudo a cafeeira, estabelecendo uma conexão entre as áreas de produção e os portos, consolidando um eixo de suporte à exportação.

Conforme destaca Beatriz Kühl, a evolução da rede paulista ocorreu sem planejamento, previsão e coordenação das atividades, conforme pode ser observado na figura 01. *“Atendia a interesses de grupos particulares, principalmente fazendeiros de café, segundo as conveniências do momento, resultando em um emaranhado de linhas. A configuração dessas estradas no Estado deu-se de modo arboriforme, com numerosas ramificações partindo dos troncos principais”* (KÜHL, 1998, p. 135).

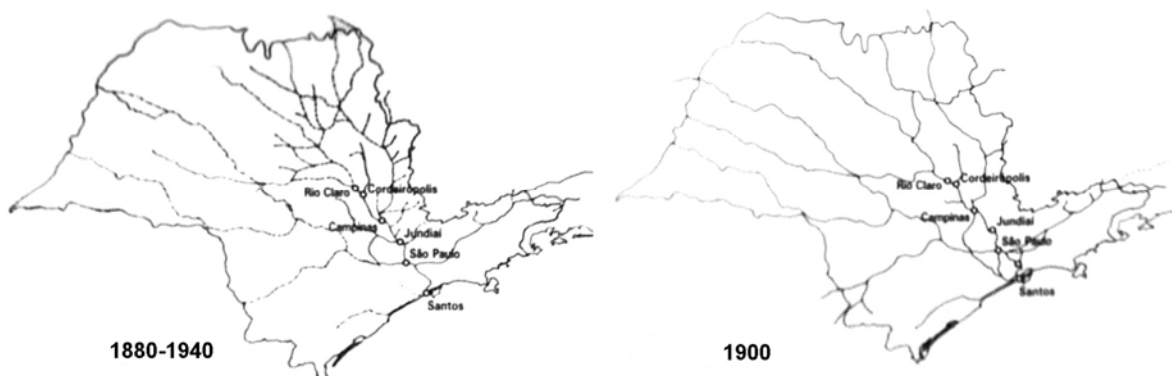


Figura 01 - Ferrovias paulistas

Fonte: Kühl, 1998, p. 136.

Assim, a crise do café, repercutiu diretamente no funcionamento das ferrovias. Urgia a necessidade de variar as mercadorias a serem transportadas. O não surgimento dessas novas mercadorias, sejam elas agrícolas ou industriais, contribuíram para aguçar um processo de crise no sistema ferroviário.

Todas as mudanças envolvendo a economia nacional, a partir da década de 1930 até o final da década de 1960, também contribuíram para a estagnação do setor ferroviário brasileiro. As mudanças, operadas na área de transporte, transferiram para o setor rodoviário a função principal de deslocamento de pessoas e mercadorias, transformando a rodovia na espinha dorsal dos transportes no Brasil. Nesse período, a maioria dos investimentos necessários para a consolidação rodoviária, bem como a montagem das grandes empresas estatais brasileiras foi realizado pelo Estado.

Na década de 1960, os militares deram um golpe de estado e se estabelecem no comando institucional do Estado por 21 anos. Foi, sobretudo, nesse período, que as ferrovias

foram abandonadas, num momento de sucateamento das infra-estruturas públicas. Entretanto, mesmo durante o período de crise internacional, iniciado com as duas crises do petróleo (1973/1979), o PIB (Produto Interno Bruto) brasileiro continuou crescendo e superou o PIB de muitas economias desenvolvidas. Ainda, nesse período, houve substituições de importações e as infra-estruturas pesadas, como as hidroelétricas, as rodovias e a indústria petrolífera foram levadas adiante.

Apesar do rápido e intenso desenvolvimento das rodovias, não havia intenção de desativar as ferrovias. Contudo, o fim do privilégio de exploração das estradas de ferro pelas suas empresas fundadoras, fez com que o Estado assumisse gradualmente esse sistema de transporte.

Nesse contexto, o governo do estado de São Paulo desapropriou as ações da Companhia Paulista em 1961, pelo decreto nº38548. No início da década de 1970, as antigas estradas de ferro paulistas (Mogiana, Sorocabana, Araraquarense e São Paulo-Minas) foram incorporadas pela Paulista e sua denominação foi alterada para FEPASA – Ferrovia Paulista S. A., com o objetivo de unificar a rede ferroviária paulista, modernizando sua estrutura. E no âmbito nacional, o governo federal assumiu em 1946 as linhas da São Paulo Railway, que passou a ser administrada pela RFFSA (Rede Ferroviária Federal S. A.).

Após a década de 1980, a retomada do crescimento brasileiro foi realizada com as concessões dessas infra-estruturas à iniciativa privada. Assim, no curso da década de 1980, as malha ferroviária começou a ser concessionada. Trens de passageiros ainda passaram pela estação até 15 de março de 2001. Desde 1999, ela era ponto de partida, e não mais de passagem, para os bi-semanais trens de passageiros da FERROBAN (Ferrovia Bandeirantes S. A.).

A desativação dos serviços colocou em risco a sobrevivência de todo o conjunto edificado do complexo ferroviário campineiro, ameaçado pelo abandono e pela especulação imobiliária. De um elemento dinâmico e estruturador, o complexo ferroviário foi perdendo a sua função original, transformando-se em uma área abandonada e degradada.

A salvaguarda legal do complexo somente foi garantida com o seu tombamento. O Complexo Ferroviário Central da FEPASA, em Campinas, foi tombado pelo CONDEPHAAT (Conselho de Defesa do Patrimônio Arqueológico, Artístico e Turístico do Estado de São Paulo) em 15 de abril de 1982 e pelo CONDEPACC (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas) em 27 de novembro de 1990⁵. O tombamento lhe atribuiu uma nova função: a de patrimônio e de um marco histórico importante para a configuração da memória e da identidade campineira.

Apesar do tombamento, ou seja, da proteção legal, o Complexo Ferroviário se encontra, quase que em sua totalidade, abandonado e em desuso. Para o patrimônio cultural, os instrumentos legais de preservação e conservação do mesmo mostram a tentativa urgente e visceral de reconhecê-lo enquanto bens permanentes da memória coletiva e do arcabouço histórico da configuração do espaço social, buscando integrá-lo à dinâmica urbana por meio da reversão dos processos de desintegração e fragmentação patrimonial que se consubstanciam dentro de um processo que, também e por muito tempo o excluiu.

⁵ O tombamento do complexo Ferroviário Central, localizado à Praça marechal Floriano Peixoto, s/nº, Centro compreende os seguintes imóveis e áreas: Estação da CIA Paulista, Armazém Geral, Oficina da CIA Paulista, Entradas do túnel de pedestres e uma trecho de dois metros posterior as escadas, Antigas oficinas dos Senhores Lemos, escritórios de Administração, caixa d'água, usina geradora, duas oficinas de carros e vagões, rotunda, oficinas de locomotivas, armazéns da CIA Mogiana.

O Complexo Ferroviário e a estação, tombados pelos órgãos do patrimônio histórico, refletem esta situação. Trata-se de um patrimônio de grande valor arquitetônico, econômico e social, mas que se encontram praticamente abandonados. O tombamento, não tem o poder de evitar a degradação, nem a falta de uso. O tombamento também não significa a preservação física do edifício, o que é paradoxal.

Ademais, a ferrovia representa uma barreira física e social. A localização da estação e do complexo ferroviário delimita o centro em relação à porção sudoeste da cidade que abriga as regiões mais populares e pobres de Campinas vinculadas à vocação do eixo leste-oeste de crescimento urbano. O entorno deste patrimônio compreende uma vasta área de comércio e atividades populares, bem como de moradias de comunidades excluídas e um conjunto de imóveis e monumentos de valor histórico localizados na área envoltória do complexo ferroviário central, cuja preservação está contemplada na Ementa nº 004 de 27 de novembro de 1990 CONDEPACC.

Nos anos 1990, ocorreu a extinção da FEPASA. A partir de 1995, o governo federal, iniciou a concessão à iniciativa privada da RFFSA e da FEPASA. Muitas rodovias também foram concedidas, ou seja, são as estradas com pedágios. A preocupação do governo Fernando Henrique era livrar-se dos prejuízos que a RFFSA (Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima) deixava nos cofres públicos, ocasionando a estagnação do desenvolvimento desse modal, e a mudança na matriz de transporte nacional ficou em segundo plano.

A partir de 2001, a administração municipal de Campinas ocupou a área central do complexo ferroviário, refuncionalizando esse espaço. Com a criação da Estação Cultura, em 11 de agosto de 2002, o espaço da antiga estação ferroviária passou a ser utilizada para atividades institucionais, educacionais e culturais e a linha ferroviária ficou em segundo plano, ou seja, deixou de ser um eixo de circulação para se transformar em objeto de memória e um palco de atividades culturais.

3. Refuncionalização

A refuncionalização dos espaços, em um primeiro momento, constitui-se em um tema do urbanismo contemporâneo, enquadrando-se no que David Harvey denominou de “o pós modernismo nas cidades”, ou seja, as noções de planejamento urbano foram substituídas pela de projeto urbano, a partir da década de 1960, com a conseqüente ênfase em operações pontuais, que incluem a preservação do patrimônio. Nesse processo, utilizam-se antigas estruturas industriais, estações de trem, armazéns, mercados, entre outros edifícios, para inserir atividades culturais e promover a espetacularização do patrimônio.

Esse patrimônio, sendo um “*sistema de objetos socialmente apropriado*” (MENEZES, 1979, p. 23) não constitui-se como objetos isolados, mas sim como um conjunto articulado, que precisa ser conhecido na sua apreciação social. Ainda segundo Ulpiano Bezerra de Menezes (1979), o patrimônio ambiental urbano se constitui como um sistema porque está vinculado a um eixo de significados referentes ao mundo urbano, ou seja, as representações estabelecidas pelos diversos segmentos que compõem essa sociedade.

Como reflexo de um modo de produção flexível e de uma maior capacidade de comunicação, o território se transforma em uma mercadoria a ser consumida pelos cidadãos, sobretudo os de alta renda. Um dos objetivos relevantes desse período foi o de criar ou recuperar a base econômica das cidades para gerar emprego e renda. Nesse processo, unem-se os setores público e privado, sobretudo os empreendedores imobiliários, a fim de reconstruir ou reinventar o ambiente construído. Dessa maneira, o patrimônio cultural é apropriado não

apenas sob critérios históricos, estéticos e estilísticos, mas voltado as diversas modalidades de consumo, local e global. Portanto, o patrimônio torna-se uma mercadoria altamente valorizada, na busca de um diferencial dentro de um mercado global de cidades.

3.1 A espetacularização do patrimônio ferroviário em Campinas

No começo dos anos 2000, com a gestão do prefeito Antônio da Costa Santos do PT (Partido dos Trabalhadores) em Campinas, a área central foi contemplada com um projeto de revitalização⁶, denominado Projeto Centro, que visava promover o redensolvimento da área central a partir da refuncionalização urbana associada ao patrimônio arquitetônico. Conforme afirmou o prefeito, *“uma cidade se qualifica à competição no mundo globalizado, entre tantos atributos, pelo zelo com seu patrimônio”*. Ou seja, a refuncionalização não visava apenas a preservação do patrimônio, mas também a atração de pessoas e capital para a cidade.

Sob a perspectiva do empresariamento urbano, várias estratégias foram elaboradas pelo poder público, a partir da parceria com a iniciativa privada. A intenção do governo municipal era transformar o centro de Campinas em um lugar de lazer e consumo cultural a partir da refuncionalização do patrimônio arquitetônico, melhoria das infra-estruturas urbanas e embelezamento das formas. Pretendia-se restaurar e refuncionalizar os patrimônios arquitetônicos do centro da cidade, a fim de criar uma paisagem atrativa para os turistas e consumidores locais. A espetacularização urbana é uma forma de tornar o centro um lugar mais vantajoso para a instalação de novos investimentos, e 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”, iniciado em 2004 e terminado em 2005 na outra gestão.

Os objetivos do “Projeto Centro” foram combinar as áreas comerciais com 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, numa tentativa de elitização da área central.

Nesse contexto, o Complexo Ferroviário contemplava diversas intervenções das propostas do Projeto Centro. Um dos primeiros objetivos desse projeto era finalizar as negociações entre Prefeitura Municipal de Campinas e Rede Ferroviária Federal para a ocupação total do complexo da antiga Cia Paulista de Estrada de Ferro (1868). Trata-se de adquirir terrenos e imóveis que a Rede Ferroviária Federal S/A - RFFSA possui em Campinas, dando em pagamento os impostos que a rede deve para o governo municipal.

Além disso, o projeto previa a ocupação de quatro edifícios tombados do Complexo: a Estação Ferroviária, o barracão do Lemos, além de dois barracões, sede das antigas oficinas.

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,

⁶ O termo “revitalização”, no seu significado mais comum, talvez não seja o conceito mais apropriado para descrever essa intervenção, considerando que na Rua Treze de Maio, num trecho entre a Catedral e a Estação da FEPASA, circulam aproximadamente três mil pessoas por dia.

Esportes e Turismo, pelo CSPC (Conselho Setorial do Patrimônio Cultural de Campinas), pela Zeladoria do Centro, pelo o 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 o local oficial de apresentações da Orquestra Sinfônica de Campinas, além da sede da orquestra, ou seja, o lugar onde ocorreriam os ensaios.

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 que foram realizadas na área central de Campinas fazem parte das estratégias de fixação do capital e de incentivo a refuncionalização do patrimônio arquitetônico. Juntamente com o embelezamento urbano e a melhoria das infra-estruturas centrais, o poder público, com ajuda da mídia, transformou o Palácio dos Azulejos e a Estação Cultura em símbolos do *Projeto Centro*. A refuncionalização desses dois símbolos arquitetônicos criou uma possível vocação cultural para o centro de Campinas, iniciando a partir daí, o processo de espetacularização urbana, incentivado pelo poder público, mas realizado pelos interesses privado.

3.2 A revitalização da ferrovia como meio de transporte

Futuramente, os trens de passageiros, vindo de Viracopos indo em direção a São Paulo e Rio de Janeiro, anunciarão a próxima parada: o complexo ferroviário de Campinas, conforme consta no plano de governo da gestão do atual do prefeito Hélio de Oliveira do PDT (Partido Democrático Trabalhista). Por esse plano, toda a área do complexo ferroviário se tornou um alvo importante dos projetos urbanos de intervenção com propostas para eliminar as barreiras que a ferrovia cria na área central.

A prefeitura do município espera que com a quebra desta barreira, haja uma expansão do Centro. Como a fluidez – material e imaterial⁷ - é uma das principais características do período atual, o técnico-científico-informacional (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p.261), o poder público cumpre o papel de reestruturar o meio urbano para que a circulação de produtos e mercadorias seja mais veloz e eficiente para o mercado - permitindo que o território municipal seja usado de forma corporativa. Desta forma, ao contrário do que nos faz crer a psicosfera (SANTOS, 1996, p.204) de que o Estado torna-se mínimo no atual período, vemos um Estado fortemente atuante como regulador e legitimador das ações que favorecem um uso privado e excludente de porções do território nacional.

A revitalização de todo o complexo e uma intervenção urbana consorciada para a área envolve parcerias com a iniciativa privada. A intenção é que no espaço sejam instalados, além da nova rodoviária e do terminal rodoviário metropolitano, um terminal de trens de passageiros interestadual, um centro popular de compras, uma praça cívica e um parque temático ferroviário, com reaproveitamento dos trilhos já existentes.

⁷ “Uma das características do presente período histórico é, em toda parte, a necessidade de criar condições para a maior circulação dos homens, dos produtos, das mercadorias, do dinheiro, da informação, das ordens, etc.” (SANTOS e SILVEIRA, 2001, p.261).

A implantação desses novos usos dentro do complexo da FEPASA, além de dinamizar a área do complexo e seu entorno, busca também elevar o potencial imobiliário da área. Como destacou o prefeito Hélio de Oliveira Santos, “o potencial de investimento imobiliário de Campinas garantiria pelo menos 50% do custo de implantação e operação da implantação desse meio de transporte, orçado em R\$ 25 bilhões”⁸.

Dessa proposta geral, já foram executadas até o presente momento, as obras da nova rodoviária e do novo terminal de ônibus metropolitano. A nova rodoviária foi construída numa área de 70 mil metros quadrados, entre a Avenida Lix da Cunha, e ruas Dr. Mascarenhas, Dr. Pereira Lima e a linha férrea, onde estarão reunidos todos os modais de transporte (rodoviário, urbano, metropolitano e ferroviário), como demonstra a figura 02. O imóvel fez parte de um “pacote” de áreas ociosas alvo de permuta entre a Prefeitura e a Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA) em troca de dívidas de Imposto Predial e Territorial Urbano (IPTU) da extinta Ferrovias Paulista S. A. (FEPASA)⁹. 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 revitalizados para se tornarem um centro de serviços.

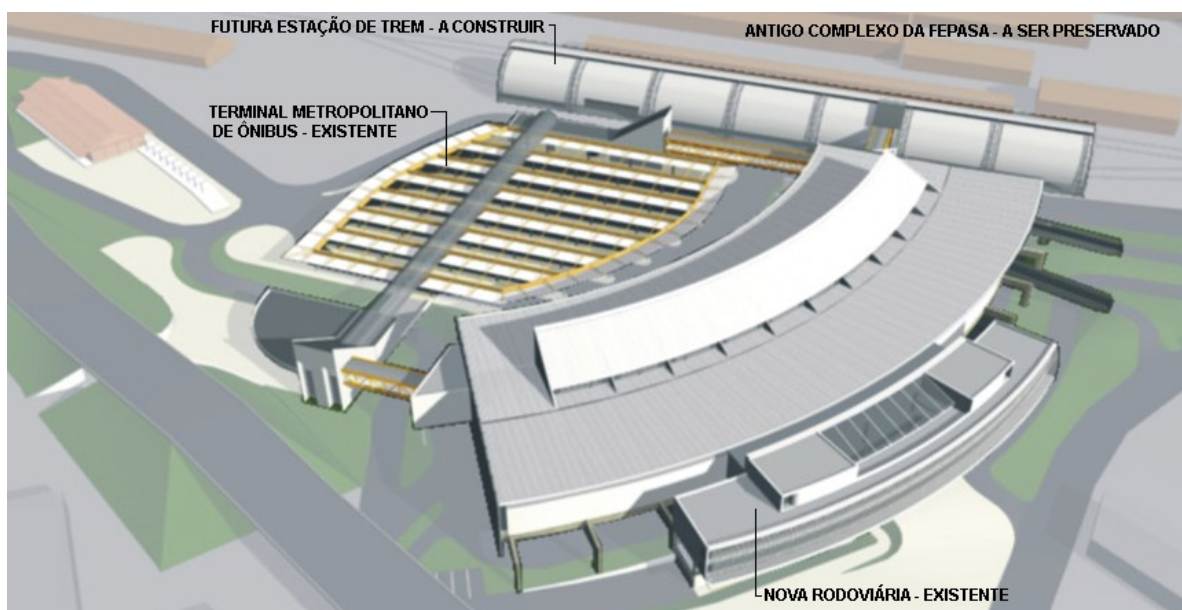


Figura 02 – Projeto terminal multimodal de Campinas

Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas, 2008.

A implantação do TAV - Trem de Alta Velocidade ainda está na fase de execução de propostas preliminares de projeto e execução de estudos de viabilidade, que visam verificar a viabilidade econômica e fornecer subsídios para as empresas interessadas em participar do

⁸ VIEIRA, Doni. Campinas sai na frente e apresenta estudo do potencial imobiliário para o TAV. *Correio Popular*, Campinas, 08 de outubro de 2008.

⁹ ARAÚJO, Sammya. Consórcio terá um ano para construir rodoviária: assinatura de contrato para o início da obra do novo terminal será assinado hoje. *Correio Popular*, Campinas, Cidades, 27 de fevereiro de 2007.

leilão, o Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES) coordena um estudo de viabilidade do TAV.

De acordo com os estudos preliminares realizados até o presente momento, em Campinas existem 20,4 milhões de metros quadrados que podem ser utilizados para construção de empreendimentos para gerar receitas aos responsáveis pela implantação e operação do TAV. São 20 milhões de metros quadrados nas proximidades do aeroporto de Viracopos e 400 mil metros quadrados na área ferroviária central.

Há grandes chances de que a implantação do TAV ocorra em Campinas, com uma parada no antigo complexo ferroviário da FEPASA. Se isso ocorrer, o terminal multimodal se caracterizará como uma verdadeira “porta de entrada da cidade”, como acontecia com a estação no passado. Nesse processo cíclico, o complexo tende a recuperar sua função original, aliado a função de patrimônio que ele adquiriu ao longo do processo de degradação/refuncionalização.

4. Considerações finais

O valor atual dos objetos geográficos não pode ser dado por seu valor próprio no que diz respeito à herança de um modo de produção ultrapassado, mas como forma-conteúdo. Segundo Milton Santos (2005, p. 31), *“as modificações do papel das formas-conteúdo – ou simplesmente da função cedida à forma pelo conteúdo – são subordinadas, e até determinadas, pelo modo de produção tal como ele se realiza na e pela formação social”*.

Como destaca Milton Santos (2005, p. 31), o local, em cada período, é dotado de uma significação particular. *“A função da forma espacial depende da redistribuição, a cada momento histórico, sobre o espaço total – da totalidade das funções que uma formação social é chamada a realizar”*. Na atualidade, o complexo ferroviário de Campinas é chamado para atender basicamente duas funções: a de patrimônio (legitimado socialmente como ícone da memória) e a de circulação (com a reativação do sistema ferroviário de passageiros e a integração com outros sistemas de transporte).

No que tange a primeira função, verifica-se que a preservação deste patrimônio oficializada pelo tombamento do conjunto de imóveis e áreas do complexo ferroviário, bem como a preservação dos imóveis localizados na área envoltória, não tem sido capazes de garantir sua conservação, pois há no processo de preservação os resíduos do engessamento provocado por uma visão conservadora dos agentes envolvidos e uma clara exclusão dos grupos sociais civis no processo de legitimação deste patrimônio. Trata-se de redefinir para a integração do Complexo Ferroviário na dinâmica urbana o sentido do legítimo entendendo que mais do que promover o engajamento social por meio de instrumentos legalizados e indutores, o processo de legitimação, antes de tudo é um processo do fazer e do exercício de criação do direito a apropriação do espaço através da valorização dos significados culturais e sociais a que os grupos estão submetidos. A injustiça da não legitimação significa privar os grupos sociais desse exercício de criação que está na base da própria noção de cidadania. As diversas atividades, culturais, comerciais, de serviço ou moradia para este local devem ser escrutinadas a partir da sociedade permitindo transformar o que é potencial do lugar em espaços para a população. O significado deste patrimônio necessita urgentemente da legitimação social, pois de outro modo está condenado ao esquecimento e a sua conseqüente destruição. É necessário trabalhar elementos ferroviários como elementos identitários e da memória da cidade e não como algo obsoleto.

A disputa ou a convivência de discursos e práticas contrastantes, díspares ou complementares a respeito da cidade passada e presente, ressalta a dialética do novo x velho, do uso x preservação, que nos traz a tona alguns questionamentos: mas esse complexo ferroviário tem que ser obsoleto e degradado? A ferrovia hoje não é um meio de transporte econômico, veloz e sustentável? O patrimônio ferroviário não pode ser refuncionalizado como um meio de transporte e um eixo de deslocamento? Não se pode resgatar a função ferroviária e o valor de nó e não ficar meramente como um local de passagem? O patrimônio não pode conviver com essa nova função?

Enfim, acreditamos que é preciso legitimá-lo, mesmo que parte dele tenha que ser sacrificado para adequação de usos contemporâneos. Mais vale isso do que mantê-lo isolado, baixo uma legitimação parcial advinda dos processos legais de seu tombamento. Mais vale revisar o processo como um todo sob a ótica de suas reais possibilidades de integração urbana do que conservá-lo intacto.

5. Referências bibliográficas

- ARAÚJO, Sammya. Consórcio terá um ano para construir rodoviária: assinatura de contrato para o início da obra do novo terminal será assinado hoje. *Correio Popular*, Campinas, Cidades, 27 de fevereiro de 2007.
- BADARÓ, Ricardo de Souza. *Campinas: o despontar da modernidade*. Campinas: Área de Publicações CMU/UNICAMP, 1996.
- BENINCASA, Vladimir. *Velhas Fazendas: Arquitetura e Cotidiano nos Campos de Araraquara (1830-1930)*. São Carlos: Imprensa Oficial SP/EDUFSCar, 2003.
- CANO, Wilson. *A interiorização do desenvolvimento econômico do Estado de São Paulo – 1029 a 1980*. Volume I, Coleção Economia Paulista, Fundação Seade, 1988.
- COSTA, Maria Teresa. Projeto prevê serviços e moradia em área férrea. *Correio Popular*, Campinas, Cidades, 01 set. 2006.
- VIEIRA, Doni. Campinas sai na frente e apresenta estudo do potencial imobiliário para o TAV. *Correio Popular*, Campinas, 08 de outubro de 2008.
- HARVEY, David. *Condição pós moderna*. São Paulo: Loyola, 1989.
- LAPA, José Roberto do Amaral. *A cidade: os cantos e os antros. Campinas 1850-1900*. São Paulo: Edusp, 1996.
- KÜHL, Beatriz Mugayar. *Arquitetura do ferro e a arquitetura ferroviária em São Paulo: reflexões sobre a sua preservação*. São Paulo: Ateliê Editorial: Fapesp/Secretaria da Cultura, 1998.
- MENEZES, Ulpiano T. Bezerra. Patrimônio ambiental urbano em São Paulo. *Comunidade e Debate*. São Paulo: Emplasa, 1979. p. 20-33.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. *Plano diretor de Campinas*, 1995.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. CONDEPACC. *Ementa n° 004 de 27 de novembro de 1990*.
- REIS FILHO, Nestor Goulart. *Estação cultura: patrimônio ferroviário do povo de Campinas*. São Paulo: Via das Artes, 2004.
- RIBEIRO, Suzana Barreto. *Na linha da Preservação: O Leito Férreo Campinas-Jaguariúna*. Campinas, SP, Direção Cultura, 2007.
- SANTOS, Milton. *Da totalidade ao lugar*. São Paulo: EDUSP, 2005.
- _____. *Metrópole corporativa fragmentada: o caso de São Paulo*. São Paulo: Nobel: Secretaria de Estado da Cultura, 1990.

SANTOS, Milton; SILVEIRA, Maria Laura. *O Brasil: território e sociedade no início do século XXI*. Rio de Janeiro: Record, 2001.

SILVA, Áurea Pereira. *Engenhos e fazendas de café em Campinas (Séc. XVIII – Séc. XX)*, São Paulo, Anais do Museu Paulista, 2006, jun/ vol. 14, São Paulo: Universidade de São Paulo, p 81-119.

TOFFLER, Alvin. *A terceira onda*. São Paulo: Record, 2001.

VALDERRAMA, Berna B.; OLIVEIRA, Melissa R. S.; MARTINS, Sandra. *Arquitetura rural da terra roxa: o caso das fazendas Pau d'Alho e Mato Dentro do município de Campinas no estado de São Paulo*. In: Anais do II Congresso de Arquitetura e Construção com terra no Brasil e VII Seminário Ibero-Americano de Construção com Terra, São Luís, 2008.