

RESSALVA

Alertamos para ausência de páginas pré-textuais, não incluídas pelo autor no arquivo original.

SUMÁRIO

	Página
INTRODUÇÃO	3
PRIMEIRA PARTE	7
FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E METODOLÓGICA	8
DE BROWNFIELDS A ENCLAVES ANACRÔNICOS	18
PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E TÉCNICAS DE PESQUISA	41
SEGUNDA PARTE	48
CAPÍTULO 1 – CAMPINAS: DO GLOBAL AO LOCAL	49
1.1 – A Região Metropolitana de Campinas e o Capital Global	49
1.2 – A Cidade aos Nossos Olhos	56
1.3 – Estação Cultura e a Cidade de Campinas	62
1.4 – Um Chalé Eclético no centro de Campinas	71
CAPÍTULO 2 – A PRODUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE CAMPINAS	77
2.1 – Campinas: de Caminho dos Goiases à grande Metrópole.	77
2.2 – A ferrovia em Campinas: apogeu e decadência.	84
2.3 – Chalé Eclético: de uma elite emergente a um enclave anacrônico.	96
CAPÍTULO 3 – RETORNO AO PRESENTE E POSSIBILIDADES FUTURAS	106
3.1 – As políticas contemporâneas de refuncionalização.	106
3.2 – Agentes público e privado na refuncionalização de enclaves anacrônicos.	111
TERCEIRA PARTE	120
A MEMÓRIA E A APREENSÃO DO PRESENTE	121
CONSIDERAÇÕES FINAIS	135
REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS	143
Livros, Dissertações, Teses e Outros Trabalhos Científicos.	143
Outras Publicações e Órgãos Fornecedores de Dados	146
Sítios Visitados	147
APÊNDICE – ENTREVISTAS	148
ANEXO – PLANO DIRETOR: CAMPINAS 2006	163

LISTA DE QUADROS

Quadro 1 – Periodização da cidade de Campinas. _____	84
Quadro 2 – Matriz periódica da ferrovia paulista. _____	94
Quadro 3 – Matriz periódica da Estação Cultura. _____	95
Quadro 4 – Matriz periódica do Chalé Eclético. _____	105

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 – Delimitação do Centro Popular de Campinas e Localização dos Objetos de Estudo. _____	44
Figura 2 – Região Metropolitana de Campinas: Divisão Potítico-Administrativa. 2002. _____	51
Figura 3 – Região Metropolitana de Campinas: Malha Rodoviária Principal. _____	52
Figura 4 – Mancha Urbana Metropolitana. _____	55
Figura 5 – Macrozona 4, Área de Urbanização Prioritária (AUP). _____	58
Figura 6 – Estação Cultura. _____	61
Figura 7 – Giovanetti V (Chalé Eclético). _____	61
Figura 8 – Delimitação do Centro Popular de Campinas _____	62
Figura 9 – Galpão subutilizado, constituinte do complexo FEPASA em Campinas. _____	63
Figura 10 – Prédio da Estação Cultura. _____	64
Figura 11 – Barracão Abandonado. _____	65
Figura 12 – Vagões abandonados na plataforma da Estação Cultura. _____	66
Figura 13 – Coordenadorias e Bar da Estação. _____	67
Figura 14 – Exposição realizada no Hall de entrada da Estação Cultura. _____	68
Figura 15 – Construção do CEPROCAMP. _____	69
Figura 16 – Centro de Educação Profissional de Campinas "Antônio da Costa Santos". _____	69
Figura 17 – 4ª Delegacia de Serviço Militar, localizada em prédio anexo à Estação Cultura. _____	70
Figura 18 – Fachada da Pizzaria e Choperia Giovanetti V. _____	72
Figura 19 – Salão Interno da Pizzaria e Choperia Giovanetti V. _____	73
Figura 20 – Lateral do Chalé Lambrequinado. _____	74
Figura 21 – Área de construção abaixo do chalé. _____	74
Figura 22 – Mini panificadora, ao fundo e à esquerda do Chalé. _____	75
Figura 23 – Anexo situado ao fundo e à direita do Chalé. _____	75
Figura 24 – Placa Comemorativa da Fundação da Cia Paulista. _____	85
Figura 25 – Foto que ilustra os eixos construídos a partir da matriz nova em direção à estação ferroviária. Formando as ruas 13 de Maio e Costa Aguiar. _____	86
Figura 26 – Estação da Cia Paulista antes de sua primeira reforma em 1884. _____	87
Figura 27 – Frente do Chalé Eclético, foto anterior ao abandono, mas sem data definida. _____	99
Figura 28 – Imagem aérea que mostra o processo de verticalização do centro de Campinas, mais especificamente da área próxima ao Colégio Carlos Gomes e à prefeitura, ainda não construída à época. Datada aproximadamente na década de 1960. _____	100
Figura 29 – Condição de abandono do chalé, aproximadamente 1989. _____	102
Figura 30 – Estado precário do Chalé, datada do final da década de 1980. _____	103
Figura 31 – Fachada da Pizzaria Giovanetti V. _____	104
Figura 32 – Placa localizada próxima à Estação Central, sobre a Construção da Nova Rodoviária. _____	108
Figura 33 – Construção do Novo Terminal Rodoviário, em área do Complexo Ferroviário. _____	109
Figura 34 – Salão de exposições localizado nas dependências da Estação Cultura. _____	116

INTRODUÇÃO

O geógrafo assume, pela própria trajetória da construção de seu conhecimento, o desafio de enxergar no mundo algo mais que a simples aparência de suas formas, ou a casualidade dos eventos; aprende a, acima de tudo, ver no mundo um resultado da contínua construção do ser humano enquanto ser vivo e social. Dessa forma, nada mais natural que se procure respostas que esclareçam o mundo em que vivemos, e nada melhor que a Geografia para buscar este esclarecimento.

O estudo a que se refere esta dissertação diz respeito a um cenário muito comum nas cidades grandes e médias nos dias atuais, que é a presença de edificações abandonadas, *objetos técnicos* que permanecem “alheios” ao processo de modernização do espaço urbano, imposto por uma racionalidade econômica, global e hegemônica. Esta racionalidade é, em grande parte, responsável pelo anacronismo e disfuncionalidade¹ das referidas formas, que não mais respondem à atual lógica do processo de reprodução da sociedade.

Apesar de o termo ser relativamente novo para a Geografia brasileira, trata de uma preocupação comum que recebeu e vem recebendo a atenção de diversos autores, tanto geógrafos como outros profissionais, podendo ser contemplado, de certa forma, em estudos sobre “fraturas” e “rugosidades” espaciais, por exemplo, no sentido de uma descontinuidade espacial em relação à organização e apropriação do espaço. A constituição desta dissertação fez, inicialmente, uso do termo *brownfield*, isto pelo fato de que esta denominação se aproximava da descrição dos objetos a serem estudados, entretanto, durante o desenvolvimento teórico do trabalho, optou-se por sua substituição. Desta forma, o termo a ser usado será *enclaves anacrônicos*, e a razão de sua escolha será apontada mais adiante.

¹ O termo DISFUNCIONAL deve compreender algo que opera de maneira anômala, ou seja, possui uma *função* a qual se efetua diferentemente do que deveria, em prejuízo de sua potencialidade. Note a diferença com o termo DESFUNCIONAL que significa algo que se apresenta desprovido de função. A escolha do uso do primeiro em detrimento do segundo se explica pelo fato de que as *formas* a serem estudadas possuem função, por mais que freqüentemente sejam classificadas como abandonadas. Esta função atende a outras lógicas que não a lógica hegemônica de produção do espaço.

O interesse dispensado a estes objetos técnicos se dá pelo fato de estas formas representarem um elo concreto entre o presente e o passado de um dado espaço, especialmente o urbano, imprimindo certo caráter contraditório a esta situação. Isto porque, estas formas anacrônicas e disfuncionais estão inseridas, mesmo que marginalizadas, na vida urbana em um cenário de constante desenvolvimento das relações de produção do espaço, assim como da auto alimentada necessidade de modernização de suas formas. Acrescenta-se o fato de freqüentemente estas formas possuírem localização privilegiada, tanto no contexto econômico quanto em termos de utilidade pública, sendo dotadas também de enriquecida infra-estrutura.

Uma breve análise nos possibilita constatar que o interesse por estes espaços abandonados não apenas se resume ao meio acadêmico e científico, fato que pode ser verificado com a crescente preocupação do poder público em recuperar estas áreas para o convívio social, sendo que, via de regra, isto significa atribuir nova função ao objeto. Em diversas grandes cidades, como por exemplo São Paulo e Santiago do Chile, esta tendência na política urbana pode ser observada. Da mesma forma observa-se a utilização de grandes eventos esportivos no intuito de realizar a recuperação de toda uma cidade, um exemplo disso é a cidade de Barcelona e as Olimpíadas de 1992. Na própria cidade de Campinas, na qual se localizam as áreas a serem estudadas, pode-se observar esta preocupação com relação ao tema, principalmente em se tratando de marcos históricos para a cidade, como por exemplo: a restauração do Palácio dos Azulejos; a criação da Estação Cultura na antiga Estação Central do Complexo FEPASA; a criação e manutenção da Zeladoria do Centro, atualmente sediada no antigo Palácio da Mogiana; a restauração da fachada da Catedral Central; a revitalização da Rua 13 de Maio e a parceria com outras instituições em projetos de recuperação de outras áreas degradadas que possuem importância histórica para a cidade.

Neste contexto, cabe ressaltar que o objetivo do presente trabalho não é a simples busca por dados e argumentos para provar a já provada necessidade de recuperação destas formas anacrônicas, uma vez que a sociedade é a principal

prejudicada por sua disfuncionalidade, tanto em termos econômicos como em termos de qualidade de vida. Teve-se, também, o cuidado de não limitar esta pesquisa à simples descrição de algo localmente interessante e que, devido ao aprisionamento junto às peculiaridades do lugar, se limitasse ao campo da mera curiosidade cotidiana. Buscou-se não somente a compreensão do processo de abandono e de deterioração que leva a disfunção destas formas, mas, sobretudo, alcançar o entendimento de diferentes métodos utilizados para inseri-los novamente na dinâmica urbana de forma que se possa descobrir a melhor maneira de atender as necessidades da sociedade, não a partir da obtenção de modelos, e sim compreendendo o raciocínio geográfico utilizado para se chegar às diferentes soluções, evitando generalizações do espaço. Para tanto, fez-se necessária a análise de duas diferentes maneiras, dotadas de diferentes objetivos, de se conduzir o processo de recuperação destes objetos: uma realizada pelo poder público e outra pela iniciativa privada.

A preocupação pela maneira com a qual se considera as necessidades da sociedade, principalmente a do entorno da forma estudada, pode ser considerada o principal motivo da definição tanto do título quanto do foco e objetivo deste trabalho, isto porque, reforçando o que já foi dito, uma vez que se compreende a necessidade de recuperação destas formas, caberia a alguém avaliar como as necessidades da sociedade são contempladas nos processos de recuperação.

Campinas será o cenário no qual se buscará alcançar os objetivos propostos neste trabalho, tendo em vista que, em termos econômicos, trata-se do segundo município em importância no estado. Dotado de uma população aproximada de 1 milhão de habitantes, constitui sede e núcleo de uma Região Metropolitana de grande importância econômica para o país, sendo também a sede de uma Região Administrativa que compreende cerca de 90 municípios com aproximadamente 5 milhões de habitantes.² É este o espaço geográfico a ser estudado, o de uma cidade dotada de mais de duzentos anos de história e que

² Fonte de dados: CANO, Wilson; BRANDÃO, Carlos A. (coordenadores). A Região Metropolitana de Campinas: Urbanização, Economia, Finanças e Meio Ambiente. Vol. 1 e 2.

hoje se apresenta conurbada com diversos municípios e altamente inserida na nova racionalidade global de uso do território.

Para um melhor entendimento da contradição na qual está calcada a existência de um **enclave anacrônico** nesta cidade, faz-se necessária uma posterior retomada de suas características conjuntamente com uma análise do espaço urbano do seu entorno, possibilitando uma visão mais abrangente de sua constituição.

PRIMEIRA PARTE

Fundamentação Científica.

FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA E METODOLÓGICA

Como foi dito na introdução, o geógrafo adquire, em função de sua formação, uma visão de mundo peculiar a sua profissão. No entanto, dentro da ciência Geográfica, existem diversas variações de como seria esta forma de vê-lo. Estas variações, por sua vez, se distinguem enquanto diferentes métodos de raciocínio geográfico a ser utilizado. De maneira mais simples, a visão geográfica de mundo corresponde a algum método de análise geográfica.

Neste trabalho, para se alcançar resultados satisfatórios, a visão de mundo geográfica, deve, impreterivelmente, contemplar com eficiência as dinâmicas e mutações espaciais, e a forma como estas se dão no decorrer do tempo. Pode-se dizer que esta relação entre método e objeto de estudo é bilateral, ou seja, o método a ser utilizado deve ser capaz de estudar o objeto, mas o objeto também é definido em função de uma visão de mundo geográfica, um método. Assim sendo, faz-se necessária uma apresentação do método, de como se constitui a visão de mundo, ou seja, de o que se entende por espaço geográfico e espaço urbano, partindo do espaço geográfico como um todo para chegar ao espaço urbano.

Muito já se discutiu acerca do espaço geográfico, suas características e a melhor maneira de analisá-las. Dentro de diversas proposições, será adotada a que o considera um fato, um fator e uma instância social. Dessa forma, tanto sua origem como sua dinâmica são condicionadas por relações sociais e a produção e reprodução da sociedade num dado espaço, o que tende a ser diferente ao longo de diferentes épocas, de modo que:

A grande aventura do homem no globo terrestre terá sido, definitivamente, ter construído o espaço segundo modelos diferentes dos ecossistemas originais, de ter substituído a intencionalidade pela necessidade. À realidade objectiva do espaço natural opõe-se, assim a realidade projectiva do espaço geográfico nascido da iniciativa humana finalizada. Os projetos das sociedades constituem pois uma das chaves do conhecimento do seu espaço, resultam do sistema de valores,

tradições, atitudes culturais, sociais e políticas, numa palavra, da ideologia na qual cada sociedade colhe as suas motivações e as suas razões de agir. (ISNARD, 1982, pg. 37).

No entanto, este espaço não deve ser visto como um palco, sendo passivo quanto à ação da sociedade, pois sua existência também é prerrogativa para a ação desta, o que nos leva à já muito conhecida proposição de que o espaço se constitui enquanto produto e condição das relações sociais, relações estas que ocorrem em uma determinada localização e em um determinado tempo. Ao considerarmos o fato de espaço e tempo serem indissociáveis, pode-se afirmar que, além de se constituir em um fato social, o espaço geográfico deve ser visto também como “um fato histórico”.³ Chega-se a um conceito de espaço geográfico enquanto composto - por seu passado, presente e futuro – de um sistema caracterizado pela auto-alimentada produção e reprodução da sociedade, de forma que:

[...] ao produzir sua existência os homens produzem não só sua história, conhecimento, processo de humanização mas também o espaço. Um espaço que, em última instância, é uma relação social que se materializa formalmente em algo passível de ser apreendido, entendido e aprofundado. [...] O desenvolvimento histórico produz um espaço a partir da unidade dialética homem-natureza. Pelo processo de trabalho social, enquanto produto da existência humana, o espaço geográfico é construído no processo de desenvolvimento da sociedade. (CARLOS, 1994, pg. 28 e 29).

à luz desta proposição, tem-se o espaço geográfico como sendo um elemento social, multitemporal, dotado de materialidades e ideologias. Tendo em vista que esta definição demanda a utilização de uma categoria de análise que

³ KOSIK, 1967 apud SANTOS, Milton. Por uma Geografia Nova: da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica. 1978, Pg. 130. Milton Santos utiliza o conceito de “fato histórico” de Karel Kosik, e o aplica para o espaço geográfico.

seja eficiente na análise das características citadas, assume-se a categoria de análise da *Formação Econômica e Social*,⁴ mas não tal qual apresentada por Marx e Engels, e sim adicionada de um caráter espacial, visto que não há relação social, de produção ou não, sem espacialização. Dessa forma, o espaço geográfico deve ser analisado como um complexo sistema composto por diversos elementos que são de certa forma intercambiáveis e redutíveis uns aos outros. A forma como estes elementos se relacionam em uma dada área, e em função da reprodução da sociedade, pode ser chamada de **organização espacial**. Dentro desta organização, estão inseridas diferentes formas de relações sócio-espaciais, entretanto, estas outras componentes da vida social têm sido dominadas pelas relações de produção, levando à exacerbação de um espaço economicamente concebido, um espaço economicista.⁵

Afirma-se, dessa forma, que a organização espacial se dá, principalmente, em função das necessidades do modo de produção, e que o espaço é um produto da ação humana ao longo do tempo, apresentando-se como uma “conseqüência do trabalho e da divisão do trabalho”, conforme aponta Lefebvre (1976 apud CORREA, 1986, pg. 67), e, considerando-se a afirmação de que:

[...] como o trabalho social e a sua divisão dão-se em um determinado tipo de sociedade com certo nível de desenvolvimento das forças produtivas e um modo dominante de suas relações, a organização espacial resultante refletirá estas características básicas da sociedade... (CORRÊA, 1986, pg. 67).

⁴ A noção de Formação Sócio-Espacial foi elaborada por Marx e Engels ao longo da vasta obra de ambos. (fonte: SANTOS, 1979).

⁵ Para ISNARD, “a economia, com efeito, domina as outras componentes da vida social: levou-as a responder às suas exigências para assegurar a coerência do sistema. O seu poder de estruturação introduziu a unidimensionalidade na sociedade e no seu espaço. Em razão duma evolução mais ou menos rápida, os ordenamentos herdados do passado sofrem uma remodelação que lhes permite atingir a produção do lucro máximo”. 1982, pg. 65.

Faz-se pertinente lembrar que para ISNARD⁶, a organização espacial representa apenas um momento da evolução da sociedade, existindo em função de determinadas fases do desenvolvimento, sendo definida pelo arranjo lógico entre os componentes do espaço, a fim de proporcionar uma melhor maneira de funcionamento do conjunto dos elementos constituintes deste espaço. Pode-se então afirmar que, cada sociedade, a partir de um modo de produção particular, reproduzirá um espaço peculiar, como vem se verificando ao longo da história. Cada sociedade humana, em níveis diferenciados de desenvolvimento entre povos e nações, registrou vários modos de produção: o primitivo, o escravista, o feudal, o capitalista e o socialista. Estes diferem a partir de duas características: as forças produtivas e as relações de produção.

O modo de produção primitivo era marcado pela existência de instrumentos de trabalho rudimentares e de baixa produtividade, razão pela qual as forças produtivas acionadas pelas relações de produção atendiam praticamente só à demanda das necessidades do grupo. O trabalho e a propriedade eram comuns e coletivos, sendo a produção repartida de forma igualitária. Entretanto, o maior progresso das forças produtivas em detrimento das relações de produção, tornou-as entrave à continuidade deste modelo produtivo, isto porque a individualidade gerada pelo advento do excedente acabou por definir o surgimento da propriedade privada dos meios de produção gerando desigualdades sociais em função das diferenças patrimoniais, conduzindo à formação da hierarquia de classes: dominadores e dominados, subsidiando os modos de produção escravista, feudalista e o capitalista. Podemos afirmar então que o advento do excedente de produção é em grande parte responsável pela formação do mundo moderno, sua divisão social e territorial do trabalho, e pelos fluxos entre os espaços.

Se o espaço se apresenta como um fruto das relações da sociedade, a cidade pode ser considerada *“como a expressão concreta de processos sociais na forma de um ambiente físico construído sobre o espaço geográfico”* (HARVEY, apud CORRÊA, 2001, pg. 121), sendo que a projeção deste espaço geográfico na cidade cria o que chamamos de espaço urbano, o qual segundo CORRÊA (2001,

⁶ ISNARD, Hildebert. *O Espaço Geográfico*. 1982. Ver pg. 132 e 133.

pg. 121) “*é fragmentado e articulado, reflexo e condição social, e campo simbólico e de lutas*”.

A cidade moderna se firma, então, como expressão concreta máxima do capitalismo, arquitetada sob a égide de um modo de produção gerador de desenvolvimento desigual.⁷ No geral, também se pode tratar o espaço urbano como sendo um sistema no qual suas partes integrantes, portanto fragmentos deste, relacionam-se entre si, articulam-se de maneira mais ou menos perceptível, de modo a produzir a unidade do sistema cujo foco de articulação tem sido o núcleo central da cidade.

Ao se constatar que o espaço urbano é simultaneamente fragmentado e articulado, e que esta fragmentação articulada é a expressão espacial de processos sociais, introduz-se o terceiro momento de apreensão do espaço urbano: o de ser um reflexo da sociedade. Assim, o espaço da cidade capitalista é fortemente dividido em áreas residenciais que tendem à segregação, refletindo a complexa estrutura social em classes, própria do capitalismo. (CORRÊA, 2001, pg. 148).

O espaço urbano, reforçando-se o que já foi dito, constitui a materialização de um modo de organização calcado na lógica do capitalismo. Isto supõe um espaço fundamentado na desigualdade, que está presente tanto na disposição dos objetos técnicos neste espaço como no acesso a estes e a outros elementos necessários a reprodução da sociedade. Por este mesmo motivo, ‘o espaço urbano é também mutável’,⁸ pois a sociedade, assim como a racionalidade do capitalismo, sujeitam o espaço a uma constante transformação que, entretanto,

⁷ “Bloqueado pelo sistema industrial para servir os seus fins, o espaço urbano é ele próprio um produto industrial; é constituído por todas as peças tal como uma mercadoria é concebida para o lucro, é em tudo, um artefato”. (ISNARD, Hildebert. O Espaço Geográfico. 1982, pg. 187).

⁸ “... por ser reflexo social e porque a sociedade apresenta dinamismo, o espaço urbano é também mutável, dispondo de uma mutabilidade que é complexa, com ritmos e natureza diferenciados. Mas é preciso considerar que a cada transformação o espaço urbano se mantém desigual, ainda que as formas espaciais e o arranjo delas tenham sido alterados”. (CORRÊA, R. L. Trajetórias Geográficas. 2001, pg. 149). Note-se que por ser um produto social, o espaço também reflete algumas características da lógica social que o criou.

não imprime modificação ao cerne da racionalidade e da organização social, mantendo-o enquanto espaço desigual: fragmentado e articulado.

O espaço urbano é também um condicionante social. Este é o quarto momento de sua apreensão. O condicionamento se dá através do papel que as obras fixadas pelo homem, as formas espaciais, desempenham na reprodução das condições de produção e das relações de produção [...] Os lugares de trabalho e lugares de residência, a macrofragmentação e reflexos sociais, assim identificados, passam a ter um papel comum, o de serem foco de reprodução das condições de produção e das relações sociais de produção. (CORRÊA, 2001, pg. 149 e 150).

Neste trecho, CORRÊA expõe toda a face perversa da racionalidade capitalista na organização e produção do espaço urbano, na qual o espaço enquanto um condicionante social, e não apenas um reflexo, constitui-se em um instrumento para a manutenção da desigualdade.

Entretanto, como já foi afirmado, o espaço urbano não pode ser visto apenas como um reflexo de relações essencialmente econômicas, por mais que essas últimas tenham prevalecido ao longo do tempo; o espaço urbano deve ser visto ainda segundo Corrêa, enquanto um campo simbólico, imbuído de “*crenças, valores, mitos, utopias e conflitos*”, proporcionando-lhe significados diferentes. Deve-se, entretanto, não cometer o erro de enxergar no espaço um simples amálgama de visões individuais, pois, mesmo que também seja constituído por simbologias, o é segundo uma construção social e, portanto, coletiva.

A partir da organização teórica até aqui apresentada, chega-se à necessidade de se atentar para os objetos técnicos, que por sua vez remetem à proposição de estudo desta dissertação. Uma vez discutido o conceito de espaço geográfico e urbano, e a melhor forma de analisá-los, cabe ressaltar que o simples estudo das formas não é capaz de nos aproximar da realidade isto porque como aponta Lefebvre (2001, pg. 87),

Separando-se do conteúdo, a forma se separa do concreto. Cume ou cimo do real, chave do real (de sua penetração pelo conhecimento, da ação que a modifica) a forma se situa fora desse real [...] Não há forma sem conteúdo. Não há conteúdo sem forma. Aquilo que se oferece a análise é sempre uma *unidade* entre forma e conteúdo.

Pode-se dizer, então, que uma análise simplista da forma não seria satisfatória, pois se mostraria incapaz de permitir a visualização de sua concretização, isto porque sua essência aparece nos processos e funções que emanam da estrutura. A própria denominação das formas como sendo “objetos técnicos” traz no seu bojo a consideração de que estas são imbuídas de técnicas, ou seja, de diferentes lógicas e métodos de produção de espaço, de materialização das ações e, até mesmo da ideologia e valores, correspondentes a épocas distintas.⁹

Conseqüentemente, ao considerar a necessidade de se estudar a *forma-conteúdo* enquanto um elemento único, e não separadamente, tem-se a necessidade de se estudar o próprio espaço geográfico e urbano enquanto um “conjunto indissociável, solidário e também contraditório, de sistemas de objetos e sistemas de ações”.¹⁰ A partir desta realidade, e da necessidade de se entendê-la, busca-se um método que contemple com eficiência esta unidade, nos remetendo a uma análise que considere: *forma, estrutura, função e processo*, o estudo de cada uma destas categorias deve ocorrer concomitantemente, sob o

⁹ “Há quem distinga os objetos das coisas, estas sendo o produto de uma elaboração natural, enquanto os objetos seriam o produto de uma elaboração social. As coisas seriam um dom da natureza e os objetos um resultado do trabalho. [...] hoje, e cada vez mais, os objetos tomam o lugar das coisas. No princípio, tudo eram coisas, enquanto hoje tudo tende a ser objeto, já que as próprias coisas, dádivas da natureza, quando utilizadas pelos homens a partir de um conjunto de intenções sociais, passam, também, a ser objetos. [...] Toda criação de objetos responde a condições sociais e técnicas presentes num dado momento histórico. Sua reprodução também obedece a condições sociais. [...] Para os geógrafos, os objetos são tudo o que existe na superfície da Terra, toda herança da história natural e todo resultado da ação humana que se objetivou. Os objetos são esse extenso, essa objetividade isso que se cria fora do homem e se torna instrumento material de sua vida, em ambos os casos uma exterioridade”. (SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. 2006, pg. 64, 65, 68, 72 e 73)

¹⁰ Ver SANTOS, Milton. *A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção*. 2006, pg. 86.

risco de não contemplar a realidade e sim apenas uma aparência, ou parcela desta.

Um conceito básico é que o espaço constitui uma realidade objetiva, um produto social em permanente processo de transformação. O espaço impõe sua própria realidade; por isso a sociedade não pode operar fora dele. Conseqüentemente, para estudar o espaço, cumpre apreender sua relação com a sociedade, pois é esta que dita a compreensão dos efeitos dos processos (tempo e mudança) e especifica as noções de forma, função e estrutura, elementos fundamentais para a nossa compreensão da produção de espaço. (SANTOS, 1985, pg. 49).

Nestas categorias do método geográfico, propostas por Santos (1985), tem-se que *forma* pode ser entendida como sendo o aspecto visível de um objeto, bem como seu arranjo, passando a constituir um padrão espacial. Já, a noção de *função*, interpretada por Corrêa (1986, pg. 76), “implica uma tarefa, atividade, ou papel a ser desempenhado pelo objeto criado. Assim, este tem um aspecto exterior, visível – a forma – e desempenha uma atividade – a função”.

Forma é o aspecto visível de uma coisa. Refere-se, ademais, ao arranjo ordenado de objetos, a um padrão. Tomada isoladamente, temos uma mera descrição de fenômenos ou de um de seus aspectos num dado instante do tempo. *Função* [...] sugere uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa. (SANTOS, 1985, pg. 50).

Pode-se então concluir que a relação entre forma e função dá-se de maneira direta:

[...] uma determinada forma é criada para desempenhar uma ou várias funções. E não existe função sem a sua forma correspondente. Daí, não se poder dissociar forma e função no estudo da organização espacial. (CORRÊA, 1986, pg. 77).

Entretanto, esta análise ainda se mostra insuficiente, pois não considera a natureza histórica da produção espacial, o que viria a descaracterizá-la enquanto método de se entender um espaço que também deve ser considerado um fato histórico, tornando-a uma simples análise de cunho funcionalista.

Para Santos, novamente interpretado por Corrêa (1986, pg. 77) “o termo estrutura, relativo ao modo como os objetos estão organizados, refere-se não a um padrão espacial, mas à maneira como estão inter-relacionados entre si”, não possuindo uma exterioridade imediata sendo entendido como “a natureza social e econômica de uma sociedade em um dado momento do tempo”. Desse modo, diferentemente da definição praticada por arquitetos e profissionais da área de construção civil, a definição geográfica da estrutura não a considera enquanto alicerce constitutivo da construção, e sim enquanto alicerce social da forma, ou seja, o conjunto de relações responsáveis pela manutenção da sua função e, conseqüentemente, do objeto técnico.

O incremento da idéia de estrutura seria, aparentemente, suficiente para exprimir a realidade geográfica. Todavia, ao considerarmos que não nos cabe apenas localizar paisagens ou eventos geográficos em um ponto histórico e sim compreender o desencadeamento de fatos e ações que mantêm sua constante mudança, ou seja, o entendimento da historicidade do espaço geográfico, e sua produção e reprodução ao longo do tempo, faz-se necessário o uso da idéia de processo.

Processo pode ser definido como uma ação contínua, desenvolvendo-se em direção a um resultado qualquer, implicando conceitos de tempo (continuidade) e mudança. [...] ao longo do tempo, deve-se acrescentar a idéia de *processo*, agindo e reagindo sobre os conteúdos desse espaço. A dimensão do

tempo histórico, quando variados fatores têm uma maior ou menor duração ou efeito sobre a área considerada, proporciona uma compreensão evolutiva da organização espacial. (SANTOS, 1985, pg. 50 e 51).

Trata-se, então, de uma estrutura em seu movimento de transformação, o que imprime mudanças nas formas espaciais, ou seja, que produz novas materializações no espaço, isto significa dizer que o próprio abandono, subutilização ou funcionamento anômalo configuram uma mudança em qualquer forma, no sentido funcional e estrutural, sendo resultado de algum processo ao longo do tempo.

O espaço geográfico em sua complexa totalidade, como foi apresentado, encontra-se regido por lógicas de reprodução e produção social, assim como de apropriação do espaço. Isso significa dizer que, para se evitar o reducionismo fragmentário, haveria de se realizar um estudo da *forma-conteúdo*, a ser analisada segundo sua *forma, função, estrutura e processo*.

Forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos, mas associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade. (SANTOS, 1985, pg. 52)

DE *BROWNFIELDS* A ENCLAVES ANACRÔNICOS

Esta ‘visão de mundo’ até aqui definida, tem na sua compreensão parte fundamental para o entendimento o objeto de estudo, desde sua denominação inicial, *brownfields*, até a substituição desta por “*enclaves anacrônicos*”, assim como o que significa a sua presença no espaço urbano. A partir da apresentação do termo *brownfield*, em sua definição original, pretende-se chegar ao termo substitutivo. Como a construção teórica aqui apresentada orientará este processo de substituição, será mais fácil manter a coerência com a ‘visão de mundo’ proposta. O termo *brownfield*, já muito difundido nos Estados Unidos, tem sua origem em estudos realizados na Pensilvânia, EUA, mais especificamente na cidade de Pittsburgh, outrora conhecida como a capital mundial do aço, e que manteve esta posição dominante até os anos de 1950. Estes estudos dizem respeito à desativação e abandono de antigas áreas ligadas a estas indústrias, após estas serem afetadas por um contínuo processo de declínio, agravado nos anos oitenta do século XX, devido principalmente à falta de investimentos, a alto custo da mão-de-obra e à grande concorrência de produtores estrangeiros. Este processo causou grandes transtornos sócio-econômicos ao local, além de deixar uma “coleção de edifícios e terrenos desocupados e freqüentemente contaminados”¹¹ que foram denominados *brownfields*. Denominação esta que, em sua gênese se opõe ao termo *greenfield* - áreas verdes de uso agrícola, florestal ou de conservação – surgiu com a função de impor limites ao crescimento horizontal das cidades norte americanas.

Segundo a *US Environmental Protection Agency* (EPA), agência de proteção ambiental dos Estados Unidos, “*brownfields* são velhas indústrias ou terrenos industriais cujo redesenvolvimento encontra-se estagnado devido a uma potencial contaminação e uma limitada capacidade de demanda para novos usos”,¹². Esta definição regulamentadora deu origem a uma lista de áreas de ação

¹¹ SANCHEZ, L. E. Desengenharia: o passivo ambiental na desativação de empreendimentos industriais. 2001, pg. 25.

¹² Definição retirada junto a seção 101 da CERCLA (*Comprehensive Environment Response, Compensation, and Liability Act*), obtida junto ao sítio <http://www.epa.gov/swerosps/brownfields/glossary.htm#brow>

prioritárias, também conhecida como *Superfund Act*.¹³ Pode-se dizer que estas áreas possuem como característica comum a dificuldade de se encaixar nas necessidades regidas pela lógica de apropriação do espaço, principalmente devido à presença de algum passivo ambiental, presença esta que se contrapõe às qualidades locacionais destas áreas. Foi devido à constatação deste problema, assim como da necessidade de recuperação destas áreas, não somente pelo aspecto legal e econômico como em função da sociedade, que o governo federal dos EUA criou o, já citado, *Superfund Act*,

O ato (lei) ordenou a limpeza de áreas contaminadas e estabeleceu um sistema de classificação (ranking) destas. Áreas suspeitas eram inseridas em uma lista conhecida como *CERCLIS List (Comprehensive Environmental Response Compensation and Liability System)*. Cada área foi visitada e avaliada, e então classificada, sendo posteriormente inseridas em uma *National Priority List (NPL)*, as quais viriam a ser prioritariamente alvo das ações da EPA. (RUSS, 2000, pg. 8).

Além de um sistema classificatório, o *Superfund*, constitui-se em um fundo para financiamento da eliminação dos passivos ambientais mais significativos, os quais possuem custo médio de recuperação em torno de trinta milhões de dólares. Define, ainda, quem deverá arcar com os custos (financiamento) da limpeza de determinada área, geralmente apontando a responsabilidade para o proprietário ou operador da área quando da gênese das substâncias contaminadoras.

Em termos de meio ambiente urbano, segundo HUSS, os *brownfields* constituem uma “oportunidade para a recuperação do espaço urbano assim como uma lembrança de práticas degradantes realizadas no passado”¹⁴, que representam exemplos de desrespeito ambiental. Além da questão ambiental, os *brownfields* também constituem um problema econômico, uma vez constatada a

¹³ Fonte: HUSS, T. H. *Redeveloping Brownfields: Landscape Architects, Planner, Developers*. 2000. Pg. 8

¹⁴ “Brownfields stand as both an opportunity for recovering urban land as a reminder of the harmful and wasteful practices of the past”. RUSS, T. H. *Redeveloping Brownfields: Landscape Architects, Planner, Developers*. 2000, pg. 1.

relação antagônica entre a limitação para novos usos, concomitante a uma infraestrutura já implantada, com atrativos locais importantes à sua nova utilização,¹⁵ que acabam por agregar valor¹⁶ ao local. Por exemplo, das vantagens locacionais remanescentes da implantação da indústria de aço em Pittsburgh que podem ser consideradas úteis, podemos destacar o fácil e barato transporte fluvial, além de uma boa infraestrutura remanescente. Apesar da existência destas vantagens, estas se mostram insuficientes como atrativos para uma reutilização, já que os entraves superam as qualidades.

Encontra-se então, o fator responsável pela manutenção da contradição apresentada, que se constitui como empecilho de ordem econômica (falta de capacidade do mercado em absorver a oferta), legal (limitações no uso devido ao zoneamento e à caracterização como patrimônio histórico e arquitetônico) e ambiental (contaminação). Há nesta conceitualização, por parte do governo e do meio científico norte-americano, especial atenção à questão ambiental,¹⁷ isto porque, se o solo de uma antiga instalação industrial estiver contaminado, alguns, ou mesmo quaisquer usos potenciais podem ser incompatíveis com as condições do terreno. Doravante, deve-se atentar para o fato de que estes empecilhos estão intimamente ligados: quando se fala de passivo ambiental, fala-se de uma questão não só ambiental como também econômica.

Segundo SANCHEZ (2001, pg. 18), o termo passivo ambiental pode ser utilizado para descrever “o acúmulo de danos ambientais que devem ser

¹⁵ Esta característica intrigante é salientada por MULLER (no artigo: “Were is new urbanism in Pittsburgh?” do periódico USA Newsletter, número 1). Obra consultada junto ao sítio www.pitt.edu/~cities/brownfields.html

¹⁶ Ver SANTOS, Milton. Espaço e Sociedade (Ensaio). 1979.

¹⁷ “Foi no final dos anos de 1970 que a complexidade e gravidade dos problemas de poluição dos solos vieram a público. O evento mais marcante, pela ampla repercussão que teve, foi sem dúvida o caso do *Love Canal*, na cidade americana de Niagara Falls, Estado de Nova York. [...] No início deste século (XX), a Hooker Electrochemical Company instalou-se na região e, em 1942, começou a aterrar o canal com resíduos industriais, comprando a área em 1947. Com sua capacidade de estocagem esgotada por volta de 1953, o local foi vendido pela quantia simbólica de um dólar para a Comissão Escolar de Niagara Falls, que ali construiu uma escola elementar em 1955. [...] Embora indícios de óleos e outras substâncias químicas tivessem sido notados pelos residentes durante os anos de 1960, foi somente em 1976 que o assunto veio à tona, quando o jornal local, *Niagara Gazette*, dedicou uma matéria de capa ao depósito de resíduos e às queixas dos moradores quanto a problemas de saúde. [...] Em abril de 1978 a área foi declarada em estado de emergência pela Secretaria Estadual de Saúde, a escola foi fechada e cercada e 239 famílias foram removidas. [...] Esse caso é freqüentemente citado como uma das principais razões que levaram o Congresso americano a aprovar a lei do Superfund”. (SANCHEZ, L. E. Desengenharia: o passivo ambiental na desativação de empreendimentos industriais. 2001, pg. 85 e 86).

reparados a fim de que seja mantida a qualidade ambiental de um determinado local”. Para este autor, “a noção de passivo ambiental, que foi tomada emprestada das ciências contábeis, representa, num primeiro momento, o valor monetário necessário para reparar os danos ambientais”. Isto significa que quem adquirir uma área degradada ambientalmente, irá adquirir simultaneamente um compromisso com a restauração dos danos infligidos ao meio natural. Este custo extra há de tornar a área economicamente inviável, ainda mais porque há uma grande dificuldade em se quantificar os custos os quais um passivo ambiental pode acarretar, tendo-se apenas a certeza de se tratarem de valores elevadíssimos. Podemos dizer, então, que não apenas a contaminação do solo representa um empecilho para a reutilização destas áreas, de forma direta, como também a possibilidade de ser alvo de ações judiciais com base no *Superfund Act* também representa, constituindo um grande risco para os investidores imobiliários, que apontam tal situação como causa importante do abandono.

Apesar de elucidativo, o conceito original se aplica plenamente apenas à realidade norte-americana e a sua dinâmica espacial. Vários outros países já possuem, ou possuíam, denominações que se assemelham ao recente termo *brownfield*, guardando estas, suas próprias especificidades. Como SANCHEZ (2001, pg. 29) observa,

[...] em língua francesa, geógrafos e urbanistas utilizam o termo ‘friche industrielle’ para designar esses imóveis. A palavra tem origem nos ramos de atividade agrícola, significando terra deixada sem cultivar (friche). Em inglês (Grã-Bretanha) o termo equivalente seria ‘fallow’, mas a palavra não é utilizada no contexto industrial; o termo então empregado é ‘derelict land’. [...] Na Alemanha, o termo que ganhou aceitação é ‘Altlasten’, que literalmente significa ‘carga ou peso do passado, herdada’. Dentre estes, destacam-se os ‘Altstandorte’, ou antigos sítios industriais.

No caso brasileiro, em função da imensa diferença que nos separa da realidade dos Estados Unidos, torna-se clara a necessidade de se realizar

diversas adaptações ao termo original, que inevitavelmente levarão a sua substituição, mesmo que este também tenha sua gênese ligada a eventos de ordem econômica, modificando-o em sua essência. Isto explicita a necessidade de criação de um termo que reflita a realidade social e espacial brasileira, isto porque ao considerarmos o papel do trabalho e da divisão do trabalho na gênese do espaço urbano, como foi afirmado anteriormente, devemos considerar também o papel da divisão internacional do trabalho enquanto grande responsável pelas diferenças espaciais entre os países.

Dessa forma, para se entender como a dinâmica espacial brasileira é responsável pelo surgimento de *brownfields* ou de *enclaves anacrônicos*,¹⁸ faz-se necessário lembrar o conceito de *Formação Econômica Social e Espacial*, discutido anteriormente, dentro do qual se pode afirmar que numa determinada etapa da sociedade humana, cada modo de produção é necessário, portanto, útil e progressista. Em geral, com o passar do tempo, as relações de produção não acompanham o desenvolvimento das forças produtivas, esta contradição gera conflitos que em parte são responsáveis pela substituição dos modos de produção.

Independentemente da presença desta característica contraditória em outros modos de produção, o que interessa é verificá-la, no âmbito do capitalismo, isto ao pensarmos no Brasil enquanto um país que surgiu, e sempre esteve sob a égide deste modo de produção extremamente mutável.

Para compreender a lógica capitalista, deve-se entender não apenas o modo de produção em termos de capacidade de produção de mercado competitivo no contexto da própria luta intercapitalista que, segundo LIPIETZ (1983), caracteriza-se pela separação dos produtores de seu modo de produção, que passa a ter um caráter privado e autônomo, visando obter o lucro a partir da apropriação dos objetos gerados pelo trabalho e da própria força de trabalho. Deve-se entender que, a partir desta lógica, inserem-se no ideário civilizatório os conceitos e ideologias aos quais somos expostos em nosso cotidiano, como, por

¹⁸ Termo usado em substituição ao termo *brownfield*, o qual terá sua construção realizada nesta etapa do trabalho.

exemplo, o crescimento econômico e o desenvolvimento, que vem, até certo ponto, substituir a necessidade de expansão territorial militarista como forma de poder. Torna-se claro que qualquer análise econômica não pode se apresentar subtraída de sua característica social e, portanto, política.

O interesse do conceito de *modo de produção* é o de explicitar as articulações entre relações sociais e organização econômica. Esta expressão designa toda forma específica das relações de produção e de trocas, ou seja, das relações sociais que regem a produção e reprodução das condições materiais necessárias para a vida dos homens em sociedade. (BOYER, 1990, pg. 68).

Depois de identificada, de maneira geral, a relação intrínseca entre sociedade, política e o modo de produção, torna-se pertinente considerar uma característica peculiar ao modo de produção capitalista de ser paradoxalmente fundamentado em crises.

Na realidade, se a generalização da troca mercantil favorece o aparecimento das crises, os conflitos que surgem em torno da relação de exploração e da concorrência entre capitalistas fazem com que elas se tornem mais do que prováveis, quase necessárias [...] como um processo que restaura brutalmente a unidade contraditória dos diferentes momentos de acumulação, a crise deveria ser a regra e não a exceção. (BOYER, 1990, pg. 70 e 71).

Isto significa dizer que a aparente propriedade mutável do capitalismo se deve ao constante surgimento de crises estruturais neste que, a partir de sua superação total ou parcial, acabam gerando novos *regimes de acumulação*, os quais possuem seus respectivos modos de regulação e também suas estratégias específicas para a continuidade do capital, podendo ser definido como:

O conjunto das regularidades que asseguram uma progressão geral e relativamente coerente da acumulação do capital, ou seja, que permitam absorver ou repartir no tempo as distorções e desequilíbrios que surgem permanentemente ao longo do próprio processo [...] a origem das regularidades deve, por sua vez, ser explicada a partir de uma análise da forma exata assumida pela concorrência, pela relação salarial, ou ainda pela inserção nas relações internacionais [...] o caráter potencialmente desequilibrado da acumulação ainda persiste, uma vez que, por exemplo, a recorrência de crises mais ou menos cíclicas faz parte integrante do processo de ajustamento associado a todo regime de acumulação [...] a estabilização dinâmica não é obrigatoriamente garantida a longo prazo, pois a progressiva dominação e o aprofundamento de um regime de acumulação acabam criando, com o passar do tempo, uma nova forma de crise estrutural. (BOYER, 1990, pg. 72).

Isto significa dizer que, no atual modelo produtivo capitalista, o que muda não é o modo de produção em si, e sim o regime de acumulação, baseado em um novo sistema técnico, isto porque a alienação do produtor, visto apenas como força de trabalho, calcada na existência do salário, e que se apresenta como característica fundamental do modo de produção capitalista, continua sendo, também, a característica fundamental de qualquer regime de acumulação capitalista. Por mais que os regimes de acumulação estejam imbuídos dos alicerces do capitalismo, estes apresentam diferentes formas de apropriação e produção do espaço. Isto explicaria o porquê de a produção do espaço se diferenciar, apesar da manutenção do modo de produção.

Entretanto, a análise de todos os regimes de acumulação seria desnecessária, uma vez considerando que o processo de industrialização brasileira se deu, praticamente em sua totalidade, sob a égide do *regime de acumulação fordista*. Atualmente, este vem sendo substituído, sobreposto, dando lugar a um novo espaço geográfico, modificando a configuração do espaço

urbano, que é o que nos interessa. Considera-se então que o espaço a ser estudado passa, atualmente, por um momento de mutação. Dessa forma, cabe aqui uma explanação de como está sendo este processo e como ele afeta a paisagem urbana.

Convém salientar que não há a proposta de se analisar minuciosamente cada característica do fordismo, cabe focar as causas do declínio deste enquanto modo de regulação. Entretanto, deve-se atentar para o fato de que o fordismo, enquanto organização produtiva, não se encontra esgotado, haja vista que as grandes unidades industriais não deixaram de existir.

Deve-se atentar, não poderia ser diferente, que o fordismo não se limita a uma forma de produção, enquanto modelo produtivo que possui influência tanto no comportamento social quanto na metodologia política. Seguindo esta nova racionalidade do processo produtivo, o Estado passou a concentrar sua atuação, verticalizando-se e passando a despender, inicialmente, esforços no sentido de seduzir e, posteriormente, alocar grandes empresas em seu território, no bojo desta reestruturação constata-se o surgimento e ascensão do Estado-providência, que busca oferecer uma melhoria na condição de vida dos cidadãos e alguma proteção aos infortúnios do mercado de trabalho.

Enquanto forma de organização produtiva, esta possui como característica fundamental a verticalização do setor produtivo e a produção em massa, assim como um consumo de massa, acarretando a origem de grandes empresas que concentravam em si o processo produtivo quase que em sua totalidade. Este se encontrava calcado em técnicas de extração do sobre-trabalho, mostrando-se dependente do 'compromisso' salarial, ou seja, a produtividade exacerbada - a qual representa a finalidade fordista, assim como o lucro - se encontrava alicerçada no caráter sócio-técnico da relação salarial fordista apresentando, ao menos durante algum tempo, ótimos resultados, mesmo em termos de desenvolvimento social do processo de trabalho fordista.

A fase do desenvolvimento da regulação monopolista é aquela em que a renda salarial inclui a remuneração direta e o salário direto.

O conjunto dos sistemas de proteção social constituem uma sustentação da demanda efetiva. O círculo virtuoso do modelo fordista de desenvolvimento é bem conhecido e relaciona produção e consumo de massa, partilha dinâmica dos ganhos de produtividade [...] parece que a pobreza pré-fordista desapareceu, ou pelo menos os momentos conjunturais do ciclo que acarretavam uma diminuição dos ganhos salariais e os fenômenos da pauperização que acompanharam a Regulação concorrencial e sua crise. Assistimos, ao contrário, a um desenvolvimento do capitalismo baseado na melhoria do poder de compra da renda salarial. (NADEL, 1998, pg. 269).

Entretanto, não se deve ver o regime de acumulação fordista como ideal, ou que tenha funcionado de forma perfeita e sustentada. Observa-se que o processo de melhoria nos salários, em geral, implicava alguma desaceleração na obtenção do lucro, o que acarretava, indubitavelmente, algum posterior congelamento ou refreamento no processo de elevação do salário, afinal o objetivo do modo de produção nunca mudou, gerando invariavelmente um processo de precarização da mão-de-obra. Pode-se dizer que, quando ocorriam, as conquistas em termos de condições do trabalho foram de certa forma, financiadas pelo lucro oriundo da evolução tecnológica presente no processo produtivo.¹⁹ Esta relação futuramente iria originar a atual forma de organização espacial, o período técnico, ou regime de acumulação.

Ainda que se tenha possibilitado algum desenvolvimento da conscientização da classe operária, a partir do surgimento de movimentos sindicais, a incapacidade de absorver a mão-de-obra que se apresentava excluída do processo produtivo, assim como os impedimentos da proliferação profícua de pequenas e médias empresas, devido à presente característica de economia de escala, monopolizadora, acarretou um aumento significativo do desemprego que,

¹⁹ “Depois de ter sido durante muito tempo o fruto da prática empírica, as técnicas são hoje aplicações da ciência na descoberta e na exploração das potencialidades da matéria. O resultado disso é um desenvolvimento rápido da indústria que se tornou o próprio fundamento da economia mundial: é a indústria que confere o poder aos Estados e estrutura as sociedades e os seus espaços”. (ISNARD, Hildebert. O Espaço Geográfico. 1982, pg. 182).

em muito, excedia o desemprego estrutural. É importante entender que o fordismo não se apresentou como um modo de produção estático, tanto sua ascensão como sua decadência estão atreladas ao próprio processo de desenvolvimento técnico das sociedades. De qualquer maneira, o fordismo não se apresentava infalível quanto ao paradoxo que aflige o modo de produção capitalista e, como já foi salientado, este continuou a ter como resultado a precarização da mão-de-obra que, acompanhada de uma crise de desemprego, acaba por abalar uma sociedade que ainda se encontra fundamentada em um processo de trabalho fordista e no compromisso salarial.

A crise do fordismo e da relação salarial será acompanhada por uma crise de desenvolvimento da sociedade salarial em seu conjunto.

A incapacidade do regime de produção para liberar ganhos de produtividade suficientes, o esgotamento das formas técnicas e sociais da organização do trabalho, a queda da rentabilidade dos investimentos, a concorrência cada vez maior entre as economias nacionais, o inchaço enorme da dívida externa... Desde então, as relações virtuosas de antes da crise entre trabalho, emprego e salarização foram abaladas, bem como as convenções *keynesianas* que sustentavam as políticas do *welfare state*.

Esta crise de desenvolvimento acarretou um subemprego em massa, uma flexibilização maior do uso da mão-de-obra, um questionamento das políticas de renda, um enfraquecimento das políticas sociais, uma dualização do regime de assalariamento e a emergência do que foi chamado de “nova pobreza”. (NADEL, 1998, pg. 272).

Pode-se dizer que uma combinação de três fatores foi a principal responsável pelo declínio do regime de acumulação fordista, e constitui-se em: crise e necessidade de reestruturação no setor produtivo; reestruturação do mercado consumidor – mais exigente e tecnológico; e, por fim, a

internacionalização econômica que, dificulta, senão impossibilita, o controle do mercado interno. Este declínio ocasionou a procura por uma reestruturação do processo produtivo que tem na flexibilidade da mão-de-obra, em outras palavras uma maior precarização desta, a base para uma nova forma de regulação, o *regime de acumulação flexível*. Esta mutação apresenta-se acompanhada de significativas mudanças na organização produtiva, no padrão de consumo da sociedade e, como não poderia deixar de ser, nos mecanismos institucionais de regulação das relações econômicas e sociais, ou seja, uma mudança na configuração do espaço.

As mudanças geográficas dos espaços de produção coincidem com mutações maiores da organização da produção, que são por sua vez provocadas pelas exigências do novo regime de acumulação. Estas tendem a requerer flexibilidade nos processos de produção, tanto no desenvolvimento dos produtos quanto na regulação das relações de trabalho. A maior flexibilidade favorece a desintegração vertical das relações de proximidade entre dirigente e subcontratante, a troca contínua de informações e portanto a proximidade espacial, que permite a interação e a regulação final do processo de produção global. (BENKO, 1999, pg. 29).

Ora, este declínio, tem sua origem atrelada às próprias características do *fordismo* e, por que não dizer, do capitalismo calcado em crises cíclicas. Isto significa dizer que a necessidade de modernização tecnológica,²⁰ base da relação salarial e de consumo *fordista*, constitui-se, de certa forma, em grande

²⁰ “Os progressos da indústria conhecem um ritmo crescente. Tudo se passa como se a ciência e a tecnologia que as apóiam detivessem a dinâmica da sua expansão: uma descoberta provoca outra por uma espécie de reacção em cadeia. De facto, a industrialização criou condições nas quais o capitalismo devia, senão nascer, pelo menos desenvolver-se com toda a liberdade. A sua conexão como um sistema sócio-económico, suscitou este fenómeno característico da nossa época que é o desenvolvimento [...] Animado pela procura do máximo lucro, o capitalismo aperfeiçoou toda uma estratégia visando desenvolver a produção, ao mesmo tempo que estimula o consumo: recorreu a técnicas de persuasão, tais como a multiplicação dos <mas média> para difundir largamente a publicidade, aumentando o poder de compra, incitando ao esbanjamento com a oferta de novos modelos deslumbrantes que fazem esquecer rapidamente, os obsoletos modelos precedentes.” (ISNARD, Hildebert. *O Espaço Geográfico*. 1982, pg. 182 e 183).

responsável pelo surgimento desta nova face do modo de produção capitalista. Pode-se dizer então que o processo de declínio do *fordismo* tem início antes do que se imagina.

Após a segunda guerra mundial, iniciou-se um período que se distingue dos anteriores pela existência de uma profunda interação entre ciência e técnica, que se unem sob a égide do mercado, o qual, por consequência dessa união, torna-se global. Quando se faz referência a um novo período, há de se entender que a sucessão de períodos deve ser creditada à evolução das técnicas, pois são elas que definem a relação de construção do espaço geográfico na forma de sistemas técnicos, os quais a sociedade faz uso.

As características da sociedade e do espaço geográfico, em um dado momento de sua evolução, estão em relação com um determinado estado das técnicas. Desse modo, o conhecimento dos sistemas técnicos sucessivos é essencial para o entendimento das diversas formas históricas de estruturação, funcionamento e articulação dos territórios, desde os albos da história até a época atual. Cada período é portador de um sentido, partilhado pelo espaço e pela sociedade, representativo da forma como a história realiza as promessas da técnica. (SANTOS, 2006, pg. 171).

Sendo o desenvolvimento das técnicas e, por conseguinte dos sistemas técnicos determinantes das relações de produção, chega-se a conclusão de que a substituição do paradigma produtivo fordista pelo da acumulação flexível, está atrelada à gênese de um *meio técnico científico e informacional*, trazendo-nos também, a construção de um novo período.²¹

²¹ “As épocas se distinguem pelas formas de fazer, isto é, pelas técnicas. Os sistemas técnicos envolvem formas de produzir energia, bens e serviços, formas de relacionar os homens entre eles, formas de informação, formas de discurso e interlocução. O casamento da técnica e da ciência, longamente preparado desde o século XVIII, veio reforçar a relação que desde então se esboçava entre ciência e produção. Em sua versão atual como tecnociência, está situada a base material e ideológica em que se fundam o discurso e a prática da globalização”. (SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 2006, pg. 177).

A energia principal de funcionamento dessa interação é a informação. Estamos então diante do chamado *meio técnico científico e informacional*, o qual a ciência e a informação não mais se limitam à evolução do modo de produção, mas também participam do próprio processo produtivo.

Da mesma forma como participam da criação de novos processos vitais e da produção de novas espécies (animais e vegetais), a ciência e a tecnologia, junto com a informação, estão na própria base da produção, da utilização e do funcionamento do espaço e tendem a constituir o seu substrato. [...] Podemos então falar de uma cientificização e de uma tecnicização da paisagem. [...] A diferença, ante as formas anteriores do meio geográfico, vem da lógica global que acaba por se impor a todos os territórios e a cada território como um todo. (SANTOS, 2006, pg. 238).

Isto acaba produzindo espaços diferenciados atendendo, sobretudo aos interesses dos atores hegemônicos da economia, estando, assim como a cultura e a política, incorporados plenamente às novas correntes mundiais. “O meio técnico-científico-informacional é a cara geográfica da globalização”.²² Sendo assim, a racionalidade no atual período, materializado neste meio, se traduz como a realidade da globalização, impondo ao local a necessidade de uma requalificação dos espaços, direcionada aos interesses destes atores. Ou seja, os interesses globais se materializam nas localidades, que perdem seu poder com a diminuição da importância dos fatores locais no processo produtivo, passando a disputar entre si uma maior participação no mercado mundial. Este acirramento na competitividade capitalista acaba agravando a busca frenética por desenvolvimento de técnicas, assim como das estruturas, que pode ser visto como um auto alimentado processo de *modernizações sucessivas*.

Na verdade, não há uma só modernidade [...] O que existe são modernizações sucessivas, que de um lado nos dão, vistas de

²² SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 2006, pg. 239.

fora, gerações de cidades, padrões de urbanização e, vistas de dentro, padrões urbanos, formas de organização espacial, já que cada periodização, trazendo formas próprias de arrumação das variáveis, permite reconhecer um processo histórico mais geral, seja onde estivermos. (SANTOS, 1994, pg. 71).

Mas de que forma toda esta construção teórica acerca do capitalismo vem contribuir para o entendimento dos brownfields? O faz na medida em que se nota que, em detrimento do conceito original, a existência de algum passivo ambiental deixa de ser um pré-requisito para que a área seja considerada um *brownfield*, isto porque, ao contrário dos Estados Unidos, não temos no Brasil uma efetiva aplicabilidade de legislação ambiental capaz de promover a manutenção de formas disfuncionais, assim como, a questão ambiental não é o único responsável pelo surgimento de formas anacrônicas. O uso desse termo, como já foi afirmado, não significa que estas estão desprovidas de função e sim que funcionam de maneira anômala, ou seja, são geralmente subutilizadas.

Cabe aqui demonstrar de maneira mais contundente a razão da substituição do termo *brownfields* por **enclaves anacrônicos**. Considerando sua origem, ambos possuem diferenças significativas, enquanto o primeiro surge por iniciativa de um órgão público²³, ou seja, surge a partir da ação direta do Estado, em nível federal, o termo aqui proposto não é contemplado por nenhuma política direta do Estado brasileiro, cabendo à comunidade científica empenhar esforços buscando soluções para este problema. Dessa forma, além de não possuir a mesma origem os termos não compartilham a mesma atenção das políticas públicas de seus respectivos Estados. Acrescenta-se o fato de que o arcabouço teórico e metodológico erigido pelos geógrafos brasileiros para adaptar o termo americano ao Brasil é mais do que suficiente para que o termo *brownfield* seja substituído, uma vez que traz não só modificações ao original como também o imbuir de um significado mais abrangente e identificado com a realidade brasileira.

²³ Relembrando, o termo *brownfield* surgiu para definir áreas industriais desativadas, e potencialmente contaminadas, que viriam a ser alvo de ações de reabilitação, realizadas ou supervisionadas pela *US Environmental Protection Agency* (EPA – Agência de Proteção Ambiental dos EUA).

No Brasil, o abandono e a continuidade deste têm por origem uma não-adequação às necessidades da sociedade e de seus meios de produção, ou seja, uma não-adequação a novas formas de utilização do espaço, e aos novos regimes de acumulação impostos por forças hegemônicas do capital global, a partir de um processo de desenvolvimento acelerado das técnicas, o qual chamamos de modernizações sucessivas.

Nossa realidade sócio-econômica sempre se apresentou subordinada a diferentes lógicas de estruturação do território, originadas nos países desenvolvidos, mostrando-se assim extremamente suscetível a este processo de modernizações sucessivas, que obtém maiores proporções no atual período técnico. A incapacidade de controlar, ou ao menos acompanhar, eficientemente este processo, rende ao espaço urbano brasileiro estruturas que, tendo cessado suas funções, deixaram na configuração espacial um grande número de formas anacrônicas e disfuncionais que representam um entrave ao desenvolvimento desta modernidade, e ao mesmo tempo um desafio à busca de novas funcionalidades a estas formas. Isto se dá porque:

A estrutura é muito mais fácil de se apropriar, pois é o presente, ao passo que a forma é o resíduo de estruturas que foram presentes no passado. Destas, algumas já desapareceram de nossa visão, e às vezes mesmo do nosso entendimento. Nos conjuntos que o presente nos oferece, a configuração territorial, apresentada ou não na forma de paisagem, é a soma de pedaços de realizações atuais e de realizações do passado. [...] Em todos os momentos as formas criadas no passado tem um papel ativo na elaboração do presente e do futuro. A história da cidade é a das suas formas, não como um dado passivo, mas como um dado ativo, e esse fato não pode nos escapar em nossa análise. (SANTOS, 1994, pg. 69 a 72).

Ao mesmo tempo que nos elucida diversas questões, esta afirmação também nos traz a necessidade de explicar algumas características do termo

enclave anacrônico. Um breve retorno às definições de *forma*, *função*, *estrutura* e *processo* há de facilitar o entendimento do termo.

A estrutura caracteriza-se por ser uma rede de relações sociais, as quais constituem o ‘alicerce’ social de uma determinada *forma*, responsáveis por sua origem e *função*, sendo, devido sua constituição, mais suscetível ao processo de modernização. Uma vez que a estrutura tenha sido modificada, principalmente em suas demandas e anseios, passa a exigir novas *funções* dos objetos técnicos, que venham a lhe atender. Em determinadas situações, a *forma* se adapta rápida e eficazmente a esta nova função, mas, em alguns casos, devido a não adaptação da *forma*, a *estrutura* acaba por demandar uma nova *forma*, para esta nova *função*. Durante este *processo*, a *forma* que não se adaptou, e permaneceu presa a uma racionalidade não mais vigente, perde sua *função* original e passa a possuir uma *função anômala*, ou seja, passa ser disfuncional.

Uma vez que esta anomalia funcional da forma se deve a uma não adequação às necessidades contemporâneas da sociedade, tem-se que este objeto, enquanto resíduo de uma estrutura passada, não diferiria do termo *rugosidades*,²⁴ uma vez considerando-se que ambos se referem a formas criadas no passado, por uma racionalidade distinta da atual, e observadas no presente. Entretanto, o uso do termo *rugosidades* não pode gerar resultados satisfatórios, uma vez que este não considera a função anômala da forma, sua disfunção, já que o termo *rugosidades* se refere tanto a formas funcionais como disfuncionais, de maneira que o espaço, enquanto uma acumulação desigual de tempos, constitui-se de rugosidades.

O processo social está sempre deixando heranças que acabam constituindo uma condição para as novas etapas. [...] Chamemos *rugosidade* ao que fica do passado como forma, espaço construído, paisagem, o que resta do processo de supressão, acumulação, superposição, com que as coisas se substituem e acumulam em todos os lugares. As rugosidades se apresentam

²⁴ *Rugosidades* viriam a ser as marcas do passado que se encontram fixadas no espaço, ou seja, a incorporação do tempo histórico no espaço, na forma de paisagem. Ver SANTOS (2006).

como formas isoladas ou como arranjos. É dessa forma que elas são uma parte desse espaço-fator. Ainda que sem tradução imediata, as rugosidades nos trazem os restos de divisões do trabalho já passadas (todas as escalas da divisão do trabalho), os restos dos tipos de capital utilizados e suas combinações técnicas e sociais com o trabalho.

Em cada lugar, pois, o tempo atual se defronta com o tempo passado, cristalizado em formas. (SANTOS, 2006, pg. 140).

A partir do momento em que SANTOS afirma serem as *rugosidades* formas residuais cuja origem remonta ao passado, não as definindo como necessariamente possuidoras de qualquer disfuncionalidade, devendo ser consideradas como um dos elementos constituintes de um espaço que se caracteriza por ser uma acumulação de processos produtivos realizados em diferentes momentos da história. Ou seja, a relevância do estudo de rugosidades repousa no fato de que elas nos proporcionam uma leitura da produção histórica do espaço, é fato que os **enclaves anacrônicos** também nos proporcionam esta leitura, entretanto, deve-se considerar que uma das características fundamentais dos **enclaves anacrônicos** é a de que necessariamente apresentam disfuncionalidade, o que não é pré-requisito das *rugosidades*. Tem-se então que a ligação de uma *rugosidade* com seu passado não representa necessariamente um anacronismo, e nem sempre gera um enclave.

Por outro lado, o termo também difere do conceito de *inércia espacial*²⁵ devido ao fato de que não há nestas *formas* a manutenção da *função* original, uma vez que a sua extinção tenha sido pré-requisito para a anomalia funcional da *forma*. Da mesma forma que possui alguma proximidade epistemológica com as *rugosidades* e a *inércia espacial*, poder-se-ia notar certa semelhança com um

²⁵ “O processo de inércia espacial pode ser entendido como a permanência da forma e da função de um determinado objeto técnico, mesmo que a lógica que levou ao seu surgimento tenha sido substituída”. Ver CORREA, R. L. *O Espaço Urbano*. 1989. Por outro lado, podemos entender a *inércia espacial* como uma característica do espaço na qual as *formas* tendem a permanecer, mesmo depois de modificada a *estrutura* responsável pela sua existência e sua *função*, estando associada dessa maneira às rugosidades, e a caracterização do espaço enquanto um *mosaico de diferentes eras*. Neste sentido, o termo apresenta estreitamento com *enclaves anacrônicos*, sem no entanto, ser substitutivo dele.

termo muito difundido na Europa, principalmente na Inglaterra, e nos Estados Unidos, o qual é denominado *retrofit*.²⁶ Podendo ser traduzido como ‘reformular o antigo’, tem tido o seu uso, principalmente nos EUA, associado à emissão de gases resultante do consumo de energia das construções e edificações, com o objetivo de organizar um fundo de investimentos em *retrofit*,²⁷ para alcançar um uso sustentável da construção que proteja o meio ambiente e seja lucrativo.

O presidente Bill Clinton anunciou hoje a criação de um programa global de *building retrofit* para eficiência energética, um projeto da *Clinton Foundation’s Clinton Climate Initiative* (CCI), o qual irá ajudar cidades na redução de gases que contribuem para o efeito estufa. Este programa conta com a adesão de quatro das maiores companhias de energia do mundo (ESCOs), cinco dos maiores bancos e das dezesseis maiores cidades do mundo na coordenação de esforços para reduzir significativamente o uso de energia nas construções (edificações).

“Climate change is a global problem that requires local action,” disse o presidente Clinton. *“The businesses, banks and cities partneering with my foundation are addressing the issue of global warming because it’s the right thing to do, but also because it’s good for their bottom line. They’re going to save money, make money, create jobs and have a tremendous collective impact on climate change all at once. I’m proud of them for showing leadership on the critical issue of climate change and I thank them for their commitment to this new initiative”.*²⁸

²⁶ Para se compreender melhor o termo, faz-se útil a seguinte definição: “Processo de modernização de algum equipamento, já considerado ultrapassado ou fora de norma. Termo utilizado principalmente em engenharia, e diz a respeito da atualização de algo. [...] Revitalizar e atualizar as construções para aumentar a vida útil do imóvel, através da incorporação de modernas tecnologias e materiais de qualidade avançada, é fundamental para reconquistar a valorização da unidade”. Obtida em: <http://pt.wikipedia.org> (Maio de 2007)

²⁷ “Este programa possibilitará às cidades e suas construções o financiamento para a realização de *retrofits* – implementos para evitar o desperdício de energia e instalação de equipamentos com consume eficiente de energia – para que estas construções possam economizar entre 20 e 50 % do consumo de energia”. Obtida em: www.clintonfoundation.org (Março de 2007). Tradução: MAK, M. A. T. F.

²⁸ Obtido em: www.clintonfoundation.org (Março de 2007). Tradução: MAK, M. A. T. F.

O termo *retrofit* também tem sido usado no Brasil por arquitetos, engenheiros e decoradores, com o intuito de recuperar uma determinada construção antiga, atentando-se, pelo menos a princípio, para a história e memória do objeto. Neste ponto, o *retrofit* se aproxima, e muito, ao termo *enclave anacrônico*. Entretanto, apesar do fato deste termo também ter como objetivo a recuperação de objetos técnicos anacrônicos, sua atuação se limita à implementação de recursos tecnológicos ao objeto, não descartando, é claro, a preocupação com a importância histórica da *forma*. Sendo assim, o *retrofit*, enquanto técnica, pode ser muito útil na elaboração de projetos para a recuperação de *enclaves anacrônicos*, mas, enquanto princípio, deve ser orientado por trabalhos científicos, urbanísticos, que direcionem sua ação para o bem estar social, se não pode-se incorrer, no risco de limitar-se a empregar tecnologias prediais de duvidosa melhoria para a sociedade. Ou seja, deve-se atentar para que o uso de tecnologias seja uma ferramenta, e não o princípio.

O retrofit predial - ou seja, a revitalização de edifícios principalmente comerciais via a modernização construtivo-arquitetônica - começa a se tornar um mercado estratégico para as produtoras de equipamentos eletrônicos para edificações, assim como para as empresas de implantação destes equipamentos. [...]

Praticamente todos os retrofits construtivo-arquitetônicos tentam, além de dar um “banho de loja” na fachada e nas áreas internas da edificação, incorporar alguma das modernas tecnologias prediais disponíveis no mercado, que são comumente agrupadas dentro do conceito de inteligência predial. [...]

A integração entre engenharia, equipamentos de controle predial e arquitetura costuma ser a chave de um bom retrofit. Os projetos de retrofit melhor desenvolvidos costumam integrar ao máximo os equipamentos de inteligência predial - como sensores, comandos, detectores e termostatos dentro de um desenho arquitetônico e de

engenharia construtiva o mais moderno e funcional possível.
(Fonte: Revista IPESI).²⁹

Interessa entender que o termo *enclave anacrônico*, diz respeito a uma forma residual, originada por uma racionalidade passada, estando presa a ela, não se adaptando às novas necessidades da sociedade. Sua origem se dá a partir do momento em que a *estrutura*, sujeita a mudanças causadas por *processos* temporais, passa a possuir novas demandas; por outro lado, a *forma* permanece presa a racionalidade defasada que a originou. Ao não se adaptar, a *forma* passa a apresentar uma *disfuncionalidade*, sendo preterida em favor de outras, e desprezada pela sociedade, configurando-se em uma descontinuidade no espaço urbano, causada por este anacronismo, ou seja, é um *enclave anacrônico*. Poder-se-ia afirmar que, em um espaço fragmentado, esta descontinuidade não representa um prejuízo, ou problema. Entretanto, esta descontinuidade diz respeito à articulação do espaço urbano, ou seja, a *forma disfuncional* passa a representar um obstáculo físico à articulação, ao uso do espaço.

Recentemente foram realizados estudos, que resultaram em teses de mestrado, tratando especialmente ao assunto, realizados por integrantes do grupo de pesquisa: “Análise Territorial com suporte de Geotecnologias”, vinculado ao curso de Geografia da UNESP – Rio Claro. Guardando suas especificidades, todos podem prestar grande auxílio para quem quiser entender o tema.³⁰

Utilizando-se de todas as idéias abordadas, podemos definir então o termo *enclave anacrônico* como sendo: formas dispostas no espaço geográfico, providas de uma prévia função econômica, como edificações e instalações em sua maioria industriais que tiveram seu ciclo de vida interrompido por um processo de declínio econômico e/ ou funcional, por sua vez, impulsionado por novas dinâmicas

²⁹ Obtida em: <http://superlogica.com/boletim> (Março de 2007)

³⁰ As teses realizadas por VASQUES (2005), e IAOCHITE (2005), podem ser muito úteis para quem quiser, respectivamente, verificar a relação entre *brownfields* e o processo de desconcentração industrial na cidade de São Paulo; e o início do processo de abertura de mercado no Brasil, que resultou no fechamento de fábricas da indústria têxtil em Americana – SP. Já para a avaliação da relação entre *brownfields*, sua refuncionalização, e a memória, pode-se conseguir subsídios na tese redigida por HUMMEL (2006). Para uma maior aproximação com as análises de cunho ambiental, há a tese de doutorado elaborada por LEITE (2005). Há ainda estudos de caso interessantes e teses no prelo que podem melhorar a discussão acerca do tema.

econômicas, de escalas regionais ou até mesmo globais, que vieram a torná-las obsoletas, degradadas e disfuncionais, necessitando então de uma reordenação, já que estas se mostram no espaço, como fraturas³¹ temporais a espera de uma nova função ou uso. Pode-se acrescentar ainda edificações de origem institucional - devido principalmente a falta de planejamento e incompetência do poder público – como por exemplo a malha ferroviária; assim como edificações cuja história seja relevante para a cidade – que geralmente são tombadas pelo CONDEPHAAT. Isto é possível porque geralmente, nestas formas citadas, o processo de decadência da função anterior possui como gênese o processo de modernizações sucessivas, o qual nos levou a vivenciar o atual meio técnico científico e informacional.

A construção do termo *enclave anacrônico*, utilizando-se dos estudos de *forma, função, estrutura e processo*, leva ao pertinente questionamento de quais destes elementos definiriam de maneira mais apropriada o termo. Há, sem dúvida, diversas possibilidades de resposta, dentre as quais, poder-se-ia defini-lo como sendo eminentemente um dos elementos de análise, ou que estes elementos são intercambiáveis, e redutíveis uns aos outros, sendo que um *enclave anacrônico* se constitui da imbricação de todos ao mesmo tempo. A resposta para esta questão pode ser encontrada na própria elaboração do termo, de maneira que um *enclave anacrônico* pode ser entendido como sendo a síntese das relações dialéticas entre *forma, função, estrutura e processo*. É uma *forma*, um objeto-técnico que se define como um entrave ao uso do espaço urbano³² e, que freqüentemente goza de boa localização no sítio urbano; já a sua *disfuncionalidade*, ou seja, sua *função anômala*, que dá seu conteúdo, permite em contrapartida defini-lo como um *enclave*, isto porque é a *estrutura* que passa a pleitear uma nova *função*. Isto ocorre devido a uma mudança nas suas necessidades e demandas, mudança esta que se apresenta como um resultado dos *processos* por que passa a *estrutura*.

³¹ Termo comumente utilizado por arquitetos, diz respeito à descontinuidade do espaço, ver SOUZA, C. L. Fraturas urbanas e a possibilidade de construção de novas territorialidades metropolitanas: a orla ferroviária paulistana. 2002.

³² “A ação humana tanto depende do trabalho vivo como do trabalho morto. O trabalho morto, na forma de meio ambiente construído (*built environment*) tem um papel fundamental na repartição do trabalho vivo. [...] Formas naturais e formas artificiais são virtualidades, a utilizar ou não, mas cuja presença no processo de trabalho é importante (condicionada por sua própria estrutura interna)”. (SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 2006, pg. 139).

Uma vez definido o termo a ser utilizado, faz-se necessário definir o que se espera dos agentes que irão modificar a função do objeto técnico, ou seja, se espera uma revitalização, recuperação, restauração, refuncionalização ou outro “re” qualquer.

Para IAOCHITE (2005, pg. 67 a 69) o termo redesenvolvimento “é mais utilizado pelos norte-americanos, [...] significa desenvolver novamente o local que foi abandonado”. Enquanto que o termo revitalização:

[...] implica em dar nova vida para um elemento. [...] está muito ligado às intervenções feitas em centros históricos, que buscam preservar a identidade do local, dando vida às atividades sócio-econômicas ali desenvolvidas... (IAOCHITE, 2005, PG. 67).

Com relação a outros termos, considerando-se o significado semântico, segundo o Dicionário Larousse Cultural de Língua Portuguesa:

- *Restauração* significa ato ou efeito de restaurar, reparo, conserto.
- *Recuperação* significa ato ou efeito de recuperar – que por sua vez significa: reencontrar na posse, reaver o que se tinha perdido, consertar.

Este último, muito usado pelo poder público passa a idéia de trazer novamente para o uso cívico algo, no caso, alguma forma. Com relação, especificamente, ao termo revitalizar, cabe ressaltar que os objetos aos quais se refere não estão mortos e desfuncionais, apenas não se inserem na lógica hegemônica de produção do espaço. O uso deste termo traz em seu bojo o risco da justificação do processo de gentrificação,³³ que consiste na expulsão da população pobre, antes habitante da área, em nome da revitalização desta.

³³ “Efetivamente, a ‘gentrificação’ de algumas áreas da cidade é parte de processos mais abrangentes de reestruturação espacial e de reorganização das classes rentistas que reorientam suas estratégias para as áreas centrais ‘degradadas’. Nesse processo, muitos espaços vem sendo transformados em ‘playgrounds da burguesia’ onde convivem elegantes mercados, *shopping centers*, edifícios reciclados,... restaurantes de *griffe* e hotéis. Essas significativas mudanças de uso em antigas áreas de habitação de baixa renda e pequeno comércio não são acidentes ou efeitos colaterais de um período de transição econômica, mas estão enraizados na reestruturação da sociedade capitalista”. (SÁNCHEZ, apud VASQUES, Amanda R. Refuncionalização de Brownfields: Estudo de caso na Zona Leste de São Paulo – SP. 2005, pg. 48).

Ademais os outros significados, o uso do prefixo “re” pode ser encarado como uma espécie de saudosismo, ou seja, nasce do anseio de que algum bom momento vivido no passado possa retornar. Importa salientar que este saudosismo é extremamente justificável, uma vez que se deve ao fato de que o espaço nos traz recordações do passado, lembranças estas que fazem parte do processo de construção do presente e do futuro. Desta forma, estes termos nos remetem a um legítimo desejo da sociedade de não permitir que o processo de modernizações sucessivas destrua o passado, e assim, apague a memória social que é responsável por sua identificação. Entretanto, as mudanças de racionalidades impostas ao espaço tentam impedir o retorno a racionalidades ultrapassadas e, neste ponto, a sociedade deve atentar para os seus verdadeiros objetivos, se ela deseja participar plenamente da racionalidade hegemônica ou se ela atingiu a maturidade para definir seu próprio caminho. Seria de extrema importância, então, que os desejos da sociedade não se encerrassem na banalização do “re”, o que faz com que muitos destes termos percam sua eficácia, ou mesmo, que sejam utilizados pelos atores hegemônicos como estratégia para inseri-la na sua racionalidade de uso do espaço, como acontece com a *revitalização*, por exemplo. Isto quer dizer que o fortalecimento do termo, e conseqüentemente da ideologia, a ser utilizado é quase tão importante quanto o ato de inseri-la plenamente ao cotidiano da cidade.

Assim, tem-se na *refuncionalização* o melhor termo a ser utilizado para alcançar os resultados esperados. Isto porque ao fornecer uma nova *função* ao **enclave anacrônico**, pressupõe-se que, em algum momento, esta será acompanhada de um trabalho de restauro de sua *forma*. Avançando na idéia, considerar-se-á que seu sucesso dependerá da receptividade da sociedade, ou de setores desta, ante ao novo conteúdo do objeto, ou seja, sua nova *estrutura*, contemplando a noção de retorno à convivência cívica e à continuidade espacial. Vale ressaltar que estes termos não têm como prerrogativa a inserção na lógica hegemônica de uso do espaço, prevendo que o importante é devolver o objeto técnico a dinâmica urbana.

PROCEDIMENTOS METODOLÓGICOS E TÉCNICAS DE PESQUISA

A partir da proposição de se estudar o espaço urbano enquanto um produto social complexo tem-se a necessidade da análise dos objetos técnicos enquanto *forma-conteúdo*, o que demandará a interpretação da relação dialética entre *forma, estrutura, função e processo*.

Por sua vez, o estudo do espaço urbano enquanto um fato social e histórico nos remete à necessidade de adoção de um método que identifique e recupere temporalidades desencontradas e coexistentes, o que pode ser contemplado com o método *Regressivo-Progressivo*, baseado nas idéias de Lefebvre, e que, ao ser adotado, demandará a decomposição da situação em três momentos diferentes, apresentados por Lefebvre.³⁴

Em um primeiro momento, cabe-nos reconstituir a partir de um olhar teoricamente informado, a diversidade das relações sociais, identificando e descrevendo o que se vê, reconhecendo a complexidade horizontal da vida social. Nesse momento de caráter descritivo, o tempo de cada relação social ainda não está identificado.

No segundo momento, mergulhamos na complexidade vertical da vida social, a da coexistência de relações sociais que tem datas desiguais. Nele, a realidade é analisada, decomposta, caracterizando-o como o momento analítico-regressivo do método, onde deve-se fazer um esforço para datar a realidade de forma exata. O que num primeiro momento parecia simultâneo e contemporâneo, é descoberto agora como remanescente de época específica.

O terceiro momento do método é histórico-genético, onde há a necessidade de se procurar o reencontro do presente, mais elucidado, compreendido, explicado. Ao mesmo tempo, este retorno ao presente nos mostra o percebido pelo concebido teoricamente e define as condições e possibilidades do vivido.

Cada relação social tem uma idade e sua data, cada elemento da cultura material e espiritual também tem a sua data. O que no primeiro momento

³⁴ MARTINS, J. S. Henri LEFÉBVRE e o retorno à dialética. 1996.

parecia simultâneo e contemporâneo é descoberto agora como remanescente de época específica. [...] as contradições são históricas e não se reduzem a confrontos de interesses entre diferentes categorias sociais. [...] os desencontros são também desencontros de tempos e, portanto, de possibilidades. (MARTINS, 1996, pg. 21 a 22).

Esta viagem ao passado, partindo-se de um presente pré-analisado, apresenta-nos a necessidade de encontrar um marco, uma ruptura, um momento em que haja uma mudança na racionalidade e na técnica do meio de produção, que por sua vez, venha a apresentar necessidades de novas funções que atendam plenamente a racionalidade da forma de organização do espaço dominante. Desta maneira, como propõe ainda MARTINS, este método tende a nos levar à descoberta de contradições não resolvidas, de alternativas não consumadas, de necessidades insuficientemente atendidas e de virtualidades não realizadas.

Faz-se pertinente, neste momento, explicar como se dará a utilização conjunta da análise de *forma, função, estrutura e processo* junto a análise *regressiva-progressiva*. Bem, esta relação se dá a partir do princípio de que a análise que permeia esta metodologia proposta por Lefebvre deve ser realizada considerando-se a *forma, estrutura, função e processos* relativos ao objeto-técnico estudado. Ou seja, no primeiro momento a análise das relações sociais proposta deve considerá-las enquanto componente da atual *estrutura* de uma determinada *forma*, enquanto que o segundo momento tratará especialmente sobre o *processo* responsável pela mudança da *estrutura* e, por conseqüência, da *disfuncionalidade* da *forma*. Já no terceiro momento, o histórico-genético, haverá o retorno ao presente do objeto, analisado a partir dos elementos já mencionados. Por mais que a análise *regressiva-progressiva* pareça se focar no *processo*, ela possui como ponto de partida e de chegada o entendimento da *forma, estrutura e função*, isso sem contar que o processo só pode ser entendido enquanto um elemento indissociável dos outros, pois não acontece se não em um espaço socialmente construído.

A escolha da cidade de Campinas, sede dos objetos a serem estudados, encontra justificativa na sua importância não só para o estado como para o país. Trata-se de uma cidade que, apesar da intensificação da troca de fluxos com São Paulo e da maior contigüidade da malha urbana atual, apresentou requisitos necessários para a passagem de parte integrante da Macro-Metrópole paulistana para uma metrópole individual, que norteia um eixo de desenvolvimento em direção ao interior do estado. A forma como a cidade se enquadra e se posiciona, não somente no espaço como também na lógica de produção do espaço, que também deverá ser abordada, constitui questão de grande relevância para o entendimento do espaço urbano de Campinas.

Com relação aos objetos técnicos a serem analisados, cabe dizer que estes devem apresentar estágio avançado de recuperação e que esta deve ter sido realizada em um deles pelo poder público e em outro pela iniciativa privada. O objetivo primordial desta análise comparativa consiste na avaliação dos benefícios trazidos para a sociedade, considerando as possibilidades de uma utilização plena e cidadã destes espaços, dotada de uma destinação que vise atender as demandas sócio-culturais da população, em detrimento de uma função meramente mercantil. Isso levará a um inevitável confronto entre o espaço público e o espaço privado. Com relação a este confronto, pode-se considerar previamente:

[...] o espaço se reproduz de um lado a partir da contradição entre produção socializada e apropriação privada e de outro a partir da luta no interior da sociedade entre o que é necessário ao processo de reprodução do capital e o que a sociedade como um todo necessita. Este ponto leva-nos, necessariamente, a pensar as possibilidades de transformação do espaço e da sociedade. [...] Vimos que o espaço produz-se em função das necessidades e objetivos do capital, mas também vimos que a sociedade não se deixa inserir nessa lógica sem resistência. (CARLOS, 1994, pg. 84).

O primeiro objeto compreende a Estação Central do Complexo FEPASA, hoje denominada Estação Cultura, que é parte integrante do perímetro que constitui o núcleo popularmente conhecido como centro da cidade (ver Figura 1).

Figura 1 – Delimitação do Centro Popular de Campinas e Localização dos Objetos de Estudo.



Fonte: Imagem original obtida junto ao programa Google Earth. Adaptações realizadas por MAK (2007).

Este **enclave anacrônico** teve seu processo de recuperação planejado e realizado pela Prefeitura Municipal de Campinas, devido ao seu elevado grau de recuperação já se podem avaliar resultados desta empreitada. A escolha deste objeto se deve a sua importância para a cidade, tanto em seu passado como em seu presente, e possivelmente em seu futuro. Para o segundo objeto, um *enclave anacrônico* que tenha sido recuperado pela iniciativa privada, foi analisado o *Chalé Eclético*, localizado a rua Padre Vieira número 1277, no bairro Cambuí. Apesar de não se situar no centro propriamente dito, localiza-se na área de sua expansão, ao lado da prefeitura e nas proximidades do Colégio Carlos Gomes. No

local funciona hoje uma pizzaria de tradição na cidade, denominada Giovanetti V. Este segundo objeto será denominado *Chalé Eclético*.

O trabalho de campo consistiu em algumas etapas como o primeiro contato com a Secretaria Municipal de Cultura, Esporte e Lazer, sediada junto à Estação Cultura. Este contato possibilitou acesso ao Centro de Documentação Maria Luisa Pinto de Moura, ao CONDEPACC (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas), ao Arquivo Municipal e a alguns órgãos componentes da Secretaria de Cultura, contatos essenciais à obtenção de dados para a pesquisa, tanto relativos ao passado do objeto, enquanto Estação Central, como também informações acerca de sua função atual, enquanto Estação Cultura. Quanto ao CONDEPACC, mais especificamente o Centro de Documentação Maria Luisa Pinto de Moura, estes forneceram essencial auxílio para a análise histórica do *Chalé Eclético*. Além do contato com estes órgãos, as visitas tiveram por objetivo registrar o estado atual do Complexo, a partir de fotos e de visita assistida. Não poderia deixar de ser citado o contato estabelecido junto ao MIS (Museu da Imagem e do Som) que possibilitou a obtenção de imagens antigas, principalmente em relação ao *Chalé Eclético*. Foram levantados mais dados junto a outros órgãos públicos e secretarias.

Posteriormente à coleta de dados, o segundo passo consistiu na realização de entrevistas, que possuíram objetivos distintos. Dentre estas entrevistas, algumas tiveram o objetivo de analisar os processos de recuperação, outras objetivaram avaliar o atual funcionamento dos objetos, ou mesmo obter mais detalhes históricos sobre o *Chalé Eclético*; já as que foram realizadas com ex-funcionários da Companhia Paulista de Estradas de Ferro tiveram o objetivo de compreender a relação entre a memória e a *forma*, fornecendo assim uma idéia da significância histórica dos objetos para a cidade e sua identidade.

Nesse contexto, a questão da memória se torna pertinente porque ao permitir a união dialética do passado, do presente e do futuro, pode servir para estabelecer formas de vida sem ruptura brutal, com respeito ao presente fundamentado no passado. [...] Citando obra de HALBWACHS, "A Memória Coletiva", JODELET lembra que os grupos

de seres humanos “desenham” sua forma sobre o solo e reencontram suas lembranças coletivas no quadro espacial assim definido. Até os objetos com os quais convivemos em nosso cotidiano colaboram para a sensação de estabilidade. (HUMMEL, 2006, pg. 45).

Dessa forma, considerando espaço e tempo como sendo indissociáveis, sendo o espaço uma união entre passado, presente e futuro, chega-se a relevância da memória para a reprodução da sociedade ³⁵, e para a manutenção de sua identidade. A maneira encontrada de tentar trazer ao esclarecimento um elemento tão subjetivo como a memória consistiu na realização de entrevistas nas quais, a partir da história oral temática, procurou-se chegar à relevância destes objetos, dotados de múltiplas temporalidades, para o uso e construção do espaço. Entretanto, cabe ressaltar que, por ser de grande relevância para a vida dos entrevistados, no caso dos ex-trabalhadores da Cia. Paulista, a história oral temática se funde a história oral de vida.

A história oral temática é a que mais se aproxima das soluções comuns e tradicionais de apresentação dos trabalhos analíticos em diferentes áreas do conhecimento acadêmico. Quase sempre ela equivale ao uso da documentação oral da mesma maneira que das fontes escritas. [...] Pretende-se, mesmo considerando que ela é narrativa de uma versão do fato, que a história oral temática busque a *verdade* de quem presenciou um acontecimento ou que pelo menos dele tenha alguma versão que seja discutível ou contestatória. [...] Há projetos temáticos que combinam algo de história oral de vida. Nestes casos, o que se busca é o

³⁵ “Cada lugar, cada subespaço, assiste, como testemunha e como ator, ao desenrolar simultâneo de várias divisões do trabalho. Comentemos duas situações. Lembremo-nos, em primeiro lugar, de que a cada novo momento histórico muda a divisão do trabalho. É uma lei geral. Em cada lugar, em cada subespaço, novas divisões do trabalho chegam e se implantam, mas sem exclusão da presença dos restos de divisões do trabalho anteriores. Isso, aliás, distingue cada lugar dos demais, essa combinação específica de temporalidades, diversas. [...] podemos dizer que cada divisão do trabalho *cria um tempo* seu próprio, diferente do tempo anterior. Isso, também, é muito geral, pois esse “tempo” acaba por ser abstrato, apenas ganhando concretude com a sua interpretação, na vida ativa, pelos diversos agentes sociais. É assim que, a partir de cada agente, de cada classe ou grupo social, se estabelecem as *temporalidades* (interpretações, isto é, formas particulares de utilização daquele tempo geral, “temporalizações práticas” no dizer de J. P. Sartre) que são a matriz das espacialidades vividas em cada lugar”. (SANTOS, Milton. A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção. 2006, pg. 136).

enquadramento de dados objetivos do depoente com as informações colhidas. (MEIHY, 1996, pg. 41 e 42).

A transposição de uma simples história oral temática para um amálgama desta com a história oral de vida não ocorreu de maneira premeditada, isto se deu devido à importância do objeto de pesquisa, no caso a antiga Estação Central, para a vida dos entrevistados e, porque não dizer, para a vida da cidade de Campinas. Dessa forma, a preservação da memória seria prerrogativa para a construção de um futuro melhor.³⁶

³⁶ “Destruindo os suportes materiais da memória, a sociedade capitalista bloqueou os caminhos da lembrança, arrancou seus marcos e apagou seus rastros [...] os recordadores são, no presente, trabalhadores, pois lembrar não é reviver, mas re-fazer. É reflexão, compreensão do agora a partir do outrora; é sentimento, reparação do feito e do ido, não sua mera repetição”. (CHAUÍ, apud HUMMEL, 2006, pg. 47 e 48).

SEGUNDA PARTE

Aplicação do Método.

CAPÍTULO 1 – CAMPINAS: DO GLOBAL AO LOCAL

Seguindo a proposta metodológica, este capítulo tem a função de, constituindo-se no primeiro momento do método, descrever as *formas* a serem estudadas e, desta maneira, as *estruturas* a elas relacionadas. Para um adequado entendimento das formas e de suas estruturas, faz-se necessária uma melhor análise da cidade aonde se encontram, e de que modo se dá sua inserção no atual período técnico científico e informacional.

1.1 – A Região Metropolitana de Campinas e o Capital Global

Como foi afirmado no início deste capítulo, a caracterização eficiente dos objetos a serem estudados deve, obrigatoriamente, ser precedida da caracterização da cidade que, enquanto lócus da sociedade, abriga as estruturas relativas aos citados objetos.

De fato, a paisagem urbana pode ser definida como o conjunto de aspectos materiais através dos quais a cidade se apresenta aos nossos olhos, ao mesmo tempo como entidade concreta e como organismo vivo. Compreende os dados do presente e os do passado recente ou mais antigo, mas também compreende elementos inertes (patrimônio imobiliário) e elementos móveis (as pessoas e as mercadorias). (SANTOS, 1981, pg. 173).

Uma vez compreendida a importância da cidade na análise de *enclaves anacrônicos*, deve-se atentar que esta importância se dá tanto localmente como nacionalmente, inserindo dessa forma a cidade enquanto sede da RMC (Região Metropolitana de Campinas). Isto traz a necessidade de se discutir o processo político, administrativo e econômico responsável pela formação desta, e de sua importância.

Ao ano de 1997 “Campinas já detém os requisitos necessários para o título de metrópole, segundo a definição oficial, expressa na Constituição Federal e Estadual”³⁷ que diz:

Considerar-se-á região metropolitana o agrupamento de municípios limítrofes com destacada expressão nacional, a exigir planejamento integrado e ação conjunta com união permanente de esforços para a execução de funções públicas de interesse comum, dos entes públicos nela atuantes, que apresente, cumulativamente, as seguintes características:

1. Elevada densidade demográfica;
2. Significativa conurbação;
3. Funções urbanas e regionais com alto grau de diversidade;
4. Especialização e integração sócio-econômica.³⁸

A partir destes pré-requisitos apresentados, acrescenta-se as idéias inseridas na proposta da Empresa Metropolitana de Planejamento da Grande São Paulo S/A (EMPLASA), que reforça a idéia anterior, afirmando ainda que Campinas:

[...] tem destacada expressão nacional, traduzida na sua dinamicidade, especialização e por ser um pólo tecnológico. Reflete uma dinâmica demográfica intensa, sendo uma das regiões mais populosas; possui uma rede de cidades bem estruturadas e coesas, e, também, uma gama de problemas sociais e ambientais quase tão intensos como o da Região Metropolitana de São Paulo.³⁹

A Região Metropolitana de Campinas (RMC) foi oficializada em 19 de junho de 2000, através da Lei Complementar Estadual nº. 870, e engloba dezenove municípios: Campinas, Americana, Artur Nogueira, Cosmópolis, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia,

³⁷ VERDI, A. R. Metropolização de Campinas: possibilidades no entorno da Grande São Paulo. 1997, pg. 179.

³⁸ Fonte: Diário Oficial – Estado de São Paulo, 2 de agosto de 1994.

³⁹ Para mais informações ver: EMLASA, 1995.

Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio da Posse, Sumaré, Valinhos, Vinhedo e Engenheiro Coelho – somando aproximadamente 2,3 milhões de habitantes,⁴⁰ dos quais 41,5% residem no município de Campinas (ver Figura 2).

Figura 2 – Região Metropolitana de Campinas: Divisão Potítico-Administrativa. 2002.



Fonte: Atlas Geográfico Melhoramentos, 2002.

Possuidora de um PIB de grande importância para a economia nacional, aproximadamente R\$ 13 bilhões em 2003 segundo dados do IBGE, a RMC figura, por exemplo, como a sétima maior praça bancária do país; ocupando o sexto lugar quando comparada com as sedes das nove metrópoles já instituídas, em relação

⁴⁰ Isto representa 1,6% da população brasileira e 6,3% da estadual. Ver CANO e BRANDÃO (2002).

ao volume de cheques compensados ⁴¹, apresentando ainda, considerável número de estabelecimentos e população empregada nos setores econômicos. Para CANO e BRANDAO (2002, pg. 13 e 14) “a RMC conta com a mais expressiva concentração industrial do interior de São Paulo e tem ampliado sua participação nas últimas décadas”. Situada a 100 km da capital do estado e a 166 km de Santos, tem grande facilidade de acesso aos principais centros do país pelas curtas distâncias e boas características do sistema viário (ver Figura 3). O aeroporto internacional de Viracopos, o qual é objeto de investimentos por parte do governo estadual e da EMBRAER, situa-se a apenas 20 km do centro da cidade e num futuro não muito distante será ampliado, figurando possivelmente como o maior aeroporto de cargas da América Latina.

Figura 3 – Região Metropolitana de Campinas: Malha Rodoviária Principal.



Fonte: <http://www.campinas.sp.gov.br/seplan/index.htm>

⁴¹ Dado obtido em: VERDI (1997, pg. 145).

Uma vez caracterizada a metrópole, cabe ressaltar que esta:

[...] corresponde ao centro das decisões do poder de gestão territorial. Desta forma constitui o espaço privilegiado das ações, onde a funcionalização do mundo é mais intensa, detendo os atores responsáveis pelas decisões, coordenando uma trama de relações inter-regionais. (VERDI, 1997, pg. 114).

Isto explicita a importância da cidade em diferentes escalas, desde a local, e a nacional até a global. Campinas é privilegiada para a atração de investimentos em vários segmentos produtivos, principalmente nos que exigem maior complexidade tecnológica. Mesmo após a desastrosa política de abertura econômica desenfreada, realizada no início da década de noventa e que culminou com a falência de inúmeras empresas – as quais tiveram seus produtos preteridos em relação aos importados, a RMC vem recebendo investimentos, essencialmente na área de alta tecnologia. Isto não significa, sobremaneira, que a crise do regime de acumulação fordista não tenha atingido a cidade; significa sim que, dentro desta nova mutação do capital, Campinas se adaptou rápida e eficientemente, ao novo período técnico, estabelecendo-se enquanto pólo tecnológico.

A motivação principal manifestada pelas empresas de alta tecnologia que estão se instalando em Campinas é a existência de infra-estrutura e logística privilegiadas. A infra-estrutura de pesquisa científica e tecnológica, a formação e elevada qualificação da mão-de-obra parecem possuir papel secundário na decisão locacional dessas firmas.

É importante ressaltar que a infra-estrutura que tem atraído esses novos empreendimentos foi montada pelo poder público federal e estadual, especialmente entre 1970 e 1985, no bojo de vários projetos considerados de cunho nacional-desenvolvimentista. Nesse sentido, os mais importantes foram a duplicação da Rodovia Anhanguera, a construção das rodovias Dom Pedro I, Bandeirantes e Santos Dumont e a expansão do Aeroporto Internacional de Viracopos, tendo, muitos deles, contribuído para o intenso processo de interiorização do desenvolvimento. (CANO; BRANDÃO, 2002, pg. 113).

Ao se considerar o 'tamanho' em termos populacionais, a composição industrial tecnológica e a excelente infra-estrutura de transportes, entre outras características, tem-se na RMC um poderoso mercado consumidor, particularmente em Campinas, esta capacidade de consumo se amplia devido à excelente articulação de sua rede urbana, na qual as distâncias são ínfimas se relacionadas à capacidade de transporte ali estabelecida.

Possui densa e articulada rede urbana, com grande facilidade de acesso e relativamente curtas distâncias, que tornam a região fortemente integrada. Essa integração tem-se fortalecido, tornando mais complexas as relações entre os municípios, com grande ampliação dos fluxos de pessoas e mercadorias. (CANO; BRANDÃO, 2002, pg. 113).

Desta forma, observa-se, a partir da mancha urbana, que a cidade estende-se para além de sua delimitação administrativa constituindo, a partir da aglomeração com municípios limítrofes, uma malha única e conurbada. Pode-se dizer que a metrópole é formada pela junção de Campinas com, principalmente, Paulínia, Valinhos, Vinhedo, Indaiatuba, Monte Mor, Sumaré, Hortolândia, Nova Odessa, Sta. Bárbara d'Oeste e Americana. Algumas destas cidades se converteram em cidades dormitório para os trabalhadores de menor poder aquisitivo de Campinas, como, por exemplo, Sumaré e Hortolândia, confirmando que apesar de intensas, algumas destas relações entre municípios são precárias. Já outras se tornam cidade dormitório para uma classe mais abastada, como nos casos de Vinhedo e Valinhos; nestas, nota-se ainda, um interessante fluxo diário de trabalhadores advindos da periferia de Campinas. Cabe ressaltar que o relacionamento entre a cidade de Campinas e os municípios conurbados a ela, tem se fortalecido ao longo dos anos.

Em se tratando, ainda, da mancha urbana, sua composição pode ser visualizada (ver Figura 4), da forma mais recente possível, associando-a à malha viária principal da RMC – que por sinal tem em Campinas seu foco principal.

Figura 4 – Mancha Urbana Metropolitana.



Fonte: *Base Cartográfica: FIBGE. Malha municipal digital do Brasil, 1997. Embrapa.* Interpretação do mosaico de imagens do satélite Landsat ETM 7, 1989 e 2000. Malha dos setores censitários, 2000.

Fonte: obtido junto ao Núcleo de Estudos de População, Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional – IE UNICAMP.

1.2 – A Cidade aos Nossos Olhos

Entretanto, o fenômeno apresentado não deve ser visto isento de conseqüências negativas para a cidade que, ao ser caracterizada enquanto pólo atrativo - exercendo desta forma grande influência em muitos municípios, Campinas tem de absorver um fluxo populacional brutal, o que é mais impressionante ao se considerar que o destino mais freqüente deste fluxo é o centro da cidade.

Em certo número de cidades dos países subdesenvolvidos, especialmente nas cidades de importância média ou nas que se desenvolveram muito rapidamente, o centro é único e monopoliza todas as funções correspondentes: serviços urbanos e serviços à escala da região ou do país. (SANTOS, 1981, pg. 181).

Podemos expressar a importância do centro de Campinas em números, a partir de dados recentes coletados junto a Coordenadoria Especial de Zeladoria do Centro da Cidade⁴², vinculada à Secretaria de Serviços Públicos. Circulam diariamente pelo centro aproximadamente 230 mil pessoas e 150 mil veículos; em termos de área construída, há 15.245 imóveis, sendo 10.653 residências e 4.488 estabelecimentos comerciais. Esta aparente característica residencial, 13.485 moradores, não se sobrepõe a sua vocação comercial e de serviços, que se traduz na existência de 20 mil comerciários e no intenso fluxo diário de pessoas. Com o Plano Diretor de Campinas⁴³ foram instituídas macrozonas de

⁴² Dados relativos ao ano de 2002.

⁴³ “Desde a lei Orgânica, aprovada em 1990, e a Lei Complementar n° 2, de 1991, que dispõe sobre o Plano Diretor, foram introduzidos na legislação do município os princípios e instrumentos previstos na Constituição Federal de 1988. A Lei Complementar n° 2/91 institucionalizava os princípios que deveriam reger o desenvolvimento do município e introduzia um conjunto de instrumentos urbanísticos, como o solo criado, o imposto progressivo sobre vazios urbanos e as operações interligadas. [...] Em 1996, após revisão e detalhamento das diretrizes e instrumentos previstos na Lei Complementar n° 2/91, nova lei do Plano Diretor foi aprovada – Lei Complementar n° 4/96, objetivando orientar o desenvolvimento urbano do município. Essa lei estabelece diretrizes estratégicas de ordenamento e controle dos processos de produção e apropriação do espaço, objetivando garantir e viabilizar um desenvolvimento harmônico que concilie o crescimento econômico do município com a melhoria da qualidade de vida de seus cidadãos”. (PMC, apud CANO, Wilson; BRANDÃO, Carlos A. (coordenadores). A Região Metropolitana de Campinas: Urbanização, Economia, Finanças e Meio Ambiente. 2002, pg. 128 e 129).

planejamento, que em um primeiro momento dividiam o município em sete partes, dentre estas, nos interessa a que contém o centro da cidade, definida como sendo a Macrozona 4 - Área de Urbanização Consolidada – ACON.

Esta divisão por Macrozonas se manteve após a revisão do Plano Diretor, no ano de 2006. Vale lembrar que, por determinação do Estatuto da Cidade, toda cidade com mais de 20 mil habitantes, e na qual o Plano Diretor tenha mais de 10 anos, deve proceder a revisão deste que, por sua vez, é contemplada pela Lei Complementar nº 15 DE 27 DE DEZEMBRO DE 2006.⁴⁴ Interessa saber que, apesar de a quantidade de macrozonas ter aumentado em duas, a partir de um novo parcelamento da cidade, sua caracterização e a maneira como o poder público a define, no entanto, não foram alteradas, de maneira que continua a ser caracterizada como sendo área urbana por excelência, onde se faz necessária à otimização e racionalização da infra-estrutura existente, através do controle do adensamento e do incentivo à mescla de atividades, à consolidação de subcentros e à implantação de atividades geradoras de emprego fora da área central. A macrozona de planejamento 4 continua a ser a que detêm a área central de Campinas, tendo sido modificada apenas em sua denominação, passando a ser definida como Macrozona 4 – Área de Urbanização Prioritária (AUP, ver Figura 5):

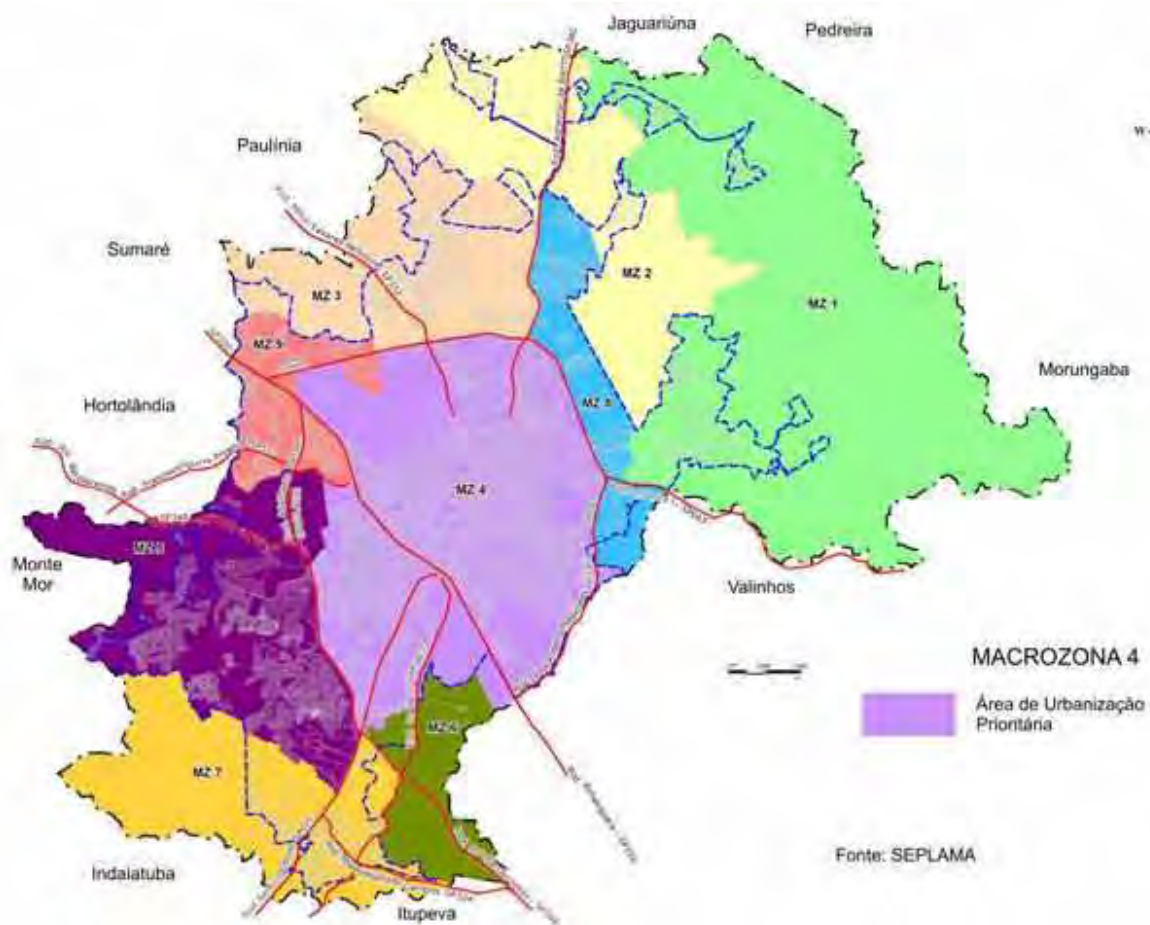
Art. 21 - O Macrozoneamento tem por finalidade ordenar o território, dar base para a reformulação das áreas de atuação dos gestores públicos e possibilitar a definição de orientações estratégicas para o planejamento das políticas públicas, programas e projetos em áreas diferenciadas, objetivando o desenvolvimento sustentável do Município, que será dividido em 09 (nove) Macrozonas, a saber: [...]

IV – MACROZONA 4 – Área de Urbanização Prioritária – AUP: área urbana intensamente ocupada, onde se fazem necessárias a otimização e racionalização da infra-estrutura existente, o equacionamento das áreas de sub-habitação e o incentivo à mescla de atividades e a consolidação de sub-centros.⁴⁵

⁴⁴ Alguns itens do novo Plano Diretor de Campinas - 2006, que foram considerados relevantes para o estudo, podem ser vistos em anexo ao fim do trabalho.

⁴⁵ Obtido junto a Lei Complementar nº 15 de 27 de dezembro de 2006, que dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Campinas, mais especificamente no Capítulo IV – Da Estruturação Urbana; Seção I – Das Macrozonas de Planejamento.

Figura 5 – Macrozona 4, Área de Urbanização Prioritária (AUP).



Fonte: Plano Diretor 2006, SEPLAMA.

A mudança na denominação da Macrozona 4 acrescenta um sentido de necessidade de planejamento para a área com o maior índice de urbanização da cidade. Além da definição das macrozonas, em uma menor escala, o Plano Diretor revisado manteve as subdivisões por Áreas de Planejamento (APs) e por Unidades Básicas Territoriais (UTBs)⁴⁶, criadas com o intuito de obter dados mais precisos e focalizar as ações públicas. Tanto o Centro (UTB 35) como o Cambuí (UTB 34) se localizam na AP 21:

Nesses bairros verifica-se grande quantidade de imóveis em unidades verticais, tanto para uso residencial quanto para outros usos. O Centro apresenta maior taxa de verticalização, seguido do Bosque, e do Cambuí, enquanto que o Guanabara apresenta a menor taxa. Verifica-se que essa AP teve rápido crescimento da verticalização, especialmente nos anos 80. É interessante verificar que esse processo tem predominância do uso residencial. [...]

A maior parte dos edifícios residenciais corresponde a padrões de renda média-alta e alta. A concentração de comércio e serviços no Cambuí é dirigida para as classes mais altas, e no Centro estão as atividades mais diversificadas que atendem a todos os estratos da população, porém com poucos usos residenciais, apresentando um aspecto de área esvaziada nos horários noturnos. [...]

Existe predominância de camadas de renda média-alta e alta em toda AP, no entanto, as camadas de renda mais altas estão concentradas no Cambuí e em alguns poucos trechos do Centro e do Guanabara. As fronteiras da AP 21 abrigam uma população de renda média. Verifica-se a existência de cortiços e pensões nas imediações da rodoviária e do Viaduto Miguel Vicente Cury. [...]

Os usos permitidos são de comércio, serviços e institucional, que podem ser de abrangência local e, especialmente, geral, servindo a toda a cidade, contendo hoje o maior número de estabelecimentos

⁴⁶ “Como limites das macrozonas foram utilizados basicamente divisores de águas das microbacias e barreiras físicas ou elementos urbanísticos relevantes [...] Já as Unidades Territoriais Básicas, concebidas como células mínimas dessa divisão territorial, identificam-se através de bairros, ou conjuntos de pequenos bairros, configurando porções do espaço urbano que guardam significativo grau de homogeneidade quanto aos padrões (ou processos) de ocupação do solo e de níveis de renda [...] As Áreas de Planejamento – APs, instituídas em posição intermediária, são constituídas pelo agrupamento de UTBs que se inter-relacionam através de processos de dinâmica urbana...”. As Macrozonas são formadas por APs, que por sua vez são divididas em UTBs. (PLANO DIRETOR da cidade de Campinas, p. 147, 2006)

administrativos, financeiros e institucionais da região... (PLANO DIRETOR DE CAMPINAS, p. 173, 174 e 175, 2006).

Toda esta dinâmica e este intenso fluxo são referenciadas em função de cinco áreas: Carmo-Carlos Gomes; Catedral; Rua 13 de Maio; Estação Central; e Mercado, as quais para BADARÓ (2002), possuem grande poder de atração sobre a população, ordenando e referenciando os fluxos do Centro de Campinas, isto devido a sua constituição histórica, seu significado e beleza, funcionando então como “a espinha dorsal” da área central da cidade.

Estes pontos são responsáveis por articular o fluxo de milhares de pessoas, como dito anteriormente. Ademais da aparente sobrecarga de demanda de serviços exercida sobre o centro de Campinas, nota-se que a cidade obtém maior destaque no cenário nacional e, porque não dizer, mundial. Em consequência desta profunda inserção, passa a configurar de forma mais brutal no território a exigente racionalidade deste período técnico-científico-informacional, que imprime à cidade, mais do que nunca, a dependência do processo de modernizações sucessivas, levando à obsolescência das formas que não se adequem às necessidades do capital, associada ao aumento na dificuldade de recuperação das que já se encontravam subutilizadas.

Nesta contradição, calcada no surgimento – assim como na manutenção – de formas disfuncionais, geralmente dotadas de infra-estrutura e localização privilegiada, em uma cidade que apresenta não só demanda por serviços sociais como também é campo fértil para a indústria tecnológica, nos é apresentado esse excelente cenário para a reflexão geográfica. E é dentro desta realidade que se encaixa a necessidade de se estudar a recuperação dos objetos técnicos: A *Estação Central do Complexo Fepasa*, transformada, já há alguns anos, em *Estação Cultura* (ver Figura 6) e o *Chalé Eclético*, no qual funciona, desde 1997, a Pizzaria Giovanetti V (ver Figura 7), marca de grande projeção na cidade.

Figura 6 – Estação Cultural.



Fonte: MAK e ORDENES (2003).

Figura 7 – Giovanetti V (*Chalé Eclético*).



Fonte – MAK, M. A. T. F. (2007).

geradora e oficinas de locomotivas, rotunda ⁴⁸ e oficinas de carros e vagões. Deste complexo, alguns galpões de armazenamento e oficinas, ainda se apresentam subutilizados (ver Figura 9), e outros sob uso da empresa Brasil Ferrovias.

Figura 9 – Galpão subutilizado, constituinte do complexo FEPASA em Campinas.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Destes componentes, o que mais interessa, no caso a Estação (ver Figura 10), teve seu processo de recuperação iniciado pela PMC (Prefeitura Municipal de Campinas), durante o período do ex-prefeito Antônio da Costa Santos, o Toninho⁴⁹, e concluído após sua morte.

⁴⁸ Rotunda é o local utilizado para virar a locomotiva, mudando sua direção, geralmente consiste em um equipamento que desloca o trilho e, com a locomotiva acima, gira 180° para inverter o sentido.

⁴⁹ O governo do ex-prefeito Antônio da Costa Santos teve início no ano 2000 e foi prematuramente interrompido em 2001 com o seu assassinato.

Figura 10 – Prédio da Estação Cultural.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Antes do processo de refuncionalização, realizado pela prefeitura, constatava-se na área, em algumas edificações ainda se constata, diversos aspectos característicos de um *enclave anacrônico* (ver Figura 11):

- Contribuem para desvalorizar o entorno;
- Deterioram a imagem de uma cidade perante a opinião pública e os investidores;
- Provocam cortes no tecido urbano;
- Favorecem o depósito clandestino de resíduos; e,
- Podem ser objeto de ocupação clandestina, desvalorizando ainda mais o entorno;⁵⁰

⁵⁰ Adaptado de SANCHES (2001, pg. 30). Consta-se que estas características trazem transtornos à população e ao mercado imobiliário, isto incita uma discussão acerca do fato de a sociedade aceitar tão naturalmente que problemas do mercado imobiliário devam ser compartilhados por todos. Entretanto, esta discussão demandaria um estudo teórico sobre a construção de uma *psicosfera*, um ideário, responsável por legitimar uma *tecnosfera* que não se fundamenta na justiça social, trazendo uma nova perspectiva de análise social, passível de ser objeto de estudos futuros. Cabe dizer que, em contrapartida a idéia de *gentrificação*, considerou-se a ocupação clandestina como impeditiva do uso pleno do objeto pela sociedade.

Figura 11 – Barracão Abandonado.



Fonte: MAK e ORDENES (2003).

Interessa entender que este trabalho irá se focar no processo de refuncionalização que originou a Estação Cultura, e que não irá analisar todos os elementos componentes do Complexo Fepasa, dos quais chamam a atenção a presença de algumas edificações ainda em estado precário, com problemas de cobertura, de sujeira, pichações, mato crescente, e até edificações impróprias para qualquer uso. Este abandono observado acarretou usos irregulares, como depósitos clandestinos de resíduos e ocupação clandestina. Entretanto, no que tange ao prédio principal da Estação, a ação da prefeitura, iniciada na gestão Toninho, levou a uma diminuição dos riscos à segurança e saúde pública. Pode-se verificar que, recentemente, a Brasil Ferrovias recuperou galpões que acumulavam entulho. Entretanto, o abandono de vagões e maquinários no leito ferroviário (ver Figura 12) contribui com a deterioração da imagem do local. De todos os elementos citados, a presença de alguns destes na Estação levavam insegurança, não só a comerciantes e residentes locais, bem como a qualquer pessoa que por ali transitasse, o que ocasionou o fechamento de diversas lojas, e a desvalorização da área, proporcionando o surgimento de atividades ilícitas e de prostituição.

Figura 12 – Vagões abandonados na plataforma da Estação Cultural.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Este cenário só começou a ser revertido com o início da ocupação da Estação Central por parte da Secretaria de Cultura, Esporte & Turismo e a implantação de um posto avançado da Guarda-Municipal. Em termos de funcionamento burocrático da Secretaria, na estação estão sediadas suas sub-secretarias e coordenadorias (ver Figura 13), conforme afirma em entrevista o responsável pela Coordenadoria da Estação.

Funciona aqui, hoje, a Secretaria de Cultura, Esportes e Lazer. Então, cada porta que você vê tem um departamento, um setor, como por exemplo: Cultura, aqui é a Coordenação da Estação, o Expediente. Então, aqui é um setor da Prefeitura, e a tendência aqui é melhorar a cada dia. A gente tem o CEPROCAMP, que é o centro profissionalizante de Campinas, e agora está vindo a Junta Militar para cá, para fazer alistamento e tudo mais.

Figura 13 – Coordenadorias e Bar da Estação.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Além de ser endereço de uma Secretaria, a Estação Cultura oferece atividades culturais à população, dentre elas, shows diversos, exposições (ver Figura 14), seminários e oficinas culturais além de sediar projetos culturais como a casa do *hip hop*, a biblioteca itinerante e outros. Conforme entrevista com a responsável pela Coordenadoria de Ação Cultural:

Nós temos a casa de cultura do *hip hop*, que é entendida como uma casa de cultura temática [...] Aquele espaço hoje é pequeno, na gestão anterior era maior, porém de difícil acesso. As pessoas que atuam nessa área, que dançam o *break*, utilizam aqui, a plataforma, todos os finais de semana. De maneira geral, a mudança para cá foi melhor para quem atua nesta área, porque este é um espaço livre. Então eles podem fazer a 'evolução' deles, da melhor maneira possível. [...] a 'virada paulista', este foi um dos espaços utilizados para este evento. [...] Outro dia mesmo, aconteceu aqui na plataforma da estação, a finalização de uma oficina, que foi contemplada pelo FIC, que é o Fundo de Investimento da

Cultura, da Secretaria de Cultura Municipal. Então foi muito agradável, porque foi bem em frente ao bar, assim as pessoas que estavam no bar tiveram a chance de assistir à um espetáculo, e quem veio de fora teve a oportunidade de beber ou comer alguma coisa no bar.

Figura 14 – Exposição realizada no Hall de entrada da Estação Cultura.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Além do funcionamento da Secretaria da Cultura, e das conseqüências positivas do seu estabelecimento, destaca-se, como afirmou um dos responsáveis pela coordenação da Estação Cultura, a construção do CEPROCAMP (centro profissionalizante) no interior de um antigo armazém (ver Figura 15 e 16), e o estabelecimento da quarta delegacia de serviço militar, em antigo prédio do complexo da Cia Paulista (ver Figura 17).

Figura 15 – Construção do CEPROCAMP.



Fonte: MAK e ORDENES (2003).

Figura 16 – Centro de Educação Profissional de Campinas “Antônio da Costa Santos”.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Figura 17 – 4ª Delegacia de Serviço Militar, localizada em prédio anexo à Estação Cultural.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

O Centro de Educação Profissional de Campinas “Prefeito Antonio da Costa Santos” – CEPROCAMP, sediado em antigo armazém da Cia Paulista de Estradas de ferro, foi inaugurado no dia 14 de setembro de 2004, e tem o objetivo de fornecer educação profissional, principalmente aos jovens da região metropolitana de Campinas. Sua instalação no chamado complexo FEPASA se deve a um projeto de revitalização do centro de Campinas. O projeto desenvolvido junto ao PROEP/MEC, e que contou com orçamento de três milhões de reais, previa sua completa instalação no período de seis anos, sendo finalizada neste ano de 2007, com implantação gradativa de cursos e laboratórios durante esse período. Construído no interior de um antigo galpão da Cia Paulista, respeitando as características do imóvel tombado, a escola conta com um anfiteatro, salas de aulas, laboratórios diversos, biblioteca, sala de reuniões, cantina, restaurante escola e secretaria acadêmica. De modo geral, o projeto propõe a implantação de

uma instituição de ensino dotada de recursos diversos para a formação dos profissionais.

Trata-se, sobretudo, de um bem tombado pelo patrimônio histórico, CONDEPHAAT, no ano de 1978, intitulado: “Estação Ferroviária Alfredo P. M. Azevedo” (Número de tombamento – 20.682/78). Este processo teve seu início vinculado ao projeto de construção de um complexo viário que viria a ameaçar o conjunto histórico arquitetônico, foi marcado por apelações de ONGs e por negociações entre a prefeitura e a FEPASA. O tombamento o classifica como área e edificação ociosa, mesmo possuindo vocação e posição estratégica para terminal intermodal de transportes e espaço para receber diversos empreendimentos, abrindo-se para o centro e para a Vila Industrial, possibilitando a livre transposição entre estas áreas. A Estação figura como uma das principais referências do centro devido à sua relação histórica com a cidade, possuindo um grande potencial enquanto pólo de irradiação dos investimentos.⁵¹ Cabe salientar que, ao tomar posse como prefeito da cidade, o arquiteto Antônio da Costa Santos aprovou lei que limita o uso do complexo, mais especificamente da estação, a atividades públicas. Assim, estes investimentos devem ser focados na produção cultural ou, em serviços de cunho público; no entanto, mesmo não sendo diretamente ligados ao processo produtivo do capital, estes investimentos culminarão na valorização do centro da cidade. Sendo assim, a soma de todos esses fatores demandou uma rápida e eficiente solução para o abandono de uma área importante para a história e para o presente da cidade.

1.4 – Um *Chalé Eclético* no centro de Campinas

O segundo objeto, aqui chamado *Chalé Eclético*, é mais conhecido por abrigar um conceituado estabelecimento comercial, que oferece serviços diversos,

⁵¹ Devido ao fato de ter sido grande geradora de desenvolvimento para Campinas, a Estação da antiga Cia Paulista constituiu-se, ao longo do desenvolvimento da cidade, em um dos eixos de orientação do crescimento urbano desta. Desta forma, a Estação Cultura também orienta, ainda hoje, os fluxos internos à cidade, capacidade que se traduz em potencial pólo de irradiação de investimentos, como afirma BADARÓ em “Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas”, 2002.

o Giovanetti V (ver Figura 18), cujo endereço é a rua Padre Vieira nº 1277, no bairro Cambuí.

Figura 18 – Fachada da Pizzaria e Choperia Giovanetti V.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Mesmo que esta construção não se localize exatamente no centro da cidade, está em um bairro constituinte da macrozona de planejamento 4, em uma área de urbanização intensa e altamente verticalizada. Ainda em termos de localização, o *Chalé Eclético* está em uma esquina com a rua Benjamin Constant, a qual delimita o centro popular,⁵² como já foi visto anteriormente. Está, ainda, ao lado do prédio da Prefeitura Municipal de Campinas, dentro das áreas de preservação patrimonial respectivas ao Colégio Carlos Gomes e a Capela Nossa Senhora da Conceição, esta no interior da Santa Casa de Misericórdia.

Quanto ao comércio ali estabelecido, trata-se de uma tradicional rede de pizzarias com mais de 70 anos de história, cujo público alvo constitui-se

⁵² Novamente, ver BADARÓ, Ricardo de S. C. Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas. Campinas: DEPLAN, 2002.

notadamente por pessoas de classe abastada (classes A e B), o que pode ser evidenciado pelo luxo presente no interior deste empreendimento (ver Figura 19).

Figura 19 – Salão Interno da Pizzaria e Choperia Giovanetti V.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Pode-se afirmar, então, que a localização deste segundo objeto é tão privilegiada quanto à da estação, na verdade maior, devido ao alto nível sócio-econômico desta área da cidade, haja visto que o Cambuí é um bairro cuja vocação se destaca para comércio e serviços de alto nível.

Esta construção, de grande beleza, teve seu processo de restauro, e posterior refuncionalização, realizado no ano de 1997, após polêmico e desgastante processo de tombamento, de nº 007 cujo início data de 17 de agosto de 1988, e tombado pela resolução nº 008 datada de 10 de dezembro de 1991. Pertencendo, nesta época, à Santa Casa de Misericórdia, trata-se de um *Chalé Lambrequinado*⁵³(ver Figura 20), de constituição *eclética*, edificado sobre uma

⁵³ Lambrequinado diz respeito ao material de acabamento do Chalé, consiste nas hastes pontiagudas, geralmente em aço, localizadas na borda do telhado da construção.

área de 1645 m², contando com uma área construída de 500 m², contando com uma área abaixo da construção principal (ver Figura 21).

Figura 20 – Lateral do Chalé Lambrequinado.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Figura 21 – Área de construção abaixo do chalé.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Constitui-se por um prédio principal, situado no centro do terreno. O restauro deste objeto foi realizado pela construtora Nova Forma Ltda, entre 1996 e

1997, que incluiu dois anexos, localizados ao fundo do *Chalé*, sendo que na da esquerda funciona uma mini-panificadora (ver Figura 22) e, na da direita, funciona um bar que atende aos clientes que ficam no lado externo do *Chalé* (ver Figura 23).

Figura 22 – Mini panificadora, ao fundo e à esquerda do Chalé.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Figura 23 – Anexo situado ao fundo e à direita do Chalé.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Mesmo que, aparentemente, esta edificação não possua um grande valor em termos de memória coletiva da cidade, sua importância para a cidade poderá ser comprovada a partir de um levantamento histórico. Por mais que sua importância seja minimizada frente à Estação Cultura, ambas fazem parte do processo de desenvolvimento urbano da cidade de Campinas, e suas histórias são relevantes ao fortalecimento da identidade campineira.

CAPÍTULO 2 – A PRODUÇÃO HISTÓRICA DO ESPAÇO URBANO DE CAMPINAS

Este capítulo tem o objetivo de constituir o segundo momento do método, o analítico-regressivo, no qual se recorre ao passado, para, a partir de sua reconstituição, compreender os processos históricos responsáveis pela estrutura atual, pelo espaço urbano contemporâneo. A análise regressiva será aplicada à cidade e aos dois objetos técnicos.

2.1 – Campinas: de Caminho dos Goiaes à grande Metrópole.

De acordo com a história oficial do município, a origem de Campinas⁵⁴ está vinculada à abertura do caminho de Goiaes, responsável pela comunicação entre São Paulo e as minas goianas. A escolha do local apresentou como critérios as necessidades dos usuários deste caminho: oferecer as condições necessárias para o abastecimento e hospedagem das tropas. A história da cidade está marcada por epidemias. Em 1722, a varíola que atingiu São Paulo ocasionou a saída de muitos habitantes de Campinas, seguindo a bandeira de Bartolomeu Bueno da Silva que se dirigia para Goiás, em busca de ouro. Alguns de seus componentes ficaram na região, constituindo os núcleos iniciais da povoação. Neste período, a história da cidade se traduz na própria história da capitania (São Paulo), como mostra o trecho:

O povoamento e conseqüente desenvolvimento das regiões de mineração tornaram-nas dentro em pouco tempo capitanias autônomas, destacadas de São Paulo, de maneira que ao atingir meados do século XVIII, a primitiva capitania paulista vê-se reduzida a menos de um terço de sua área original. O despovoamento – quantitativo e qualitativo – que

⁵⁴ O processo histórico aqui exposto está baseado nas obras de: BADARÓ (1996), LAPA (1996), CAMILO (1998), MATOS (1990) e também no Plano Diretor de Campinas (2006).

sofre a capitania com a corrida para as minas leva-a a tais condições de decadência, o que redundou a sua própria extinção. Em 1748 desaparecia, assim, a capitania de São Paulo, então simplesmente anexada ao governo do Rio de Janeiro. Dezesete anos perdurou esta situação [...]. Em 1765, era novamente restaurada a capitania paulista. Compreendendo apenas o atual território do estado de São Paulo e mais o Paraná. (MATOS, 1990, pg. 29).

Nesta nova fase, posterior à restauração, chamada por alguns autores de “São Paulo restaurado” encontra-se o “ciclo paulista do açúcar” que nos seus primeiros dez anos (1765 -1775) teve grande destaque a figura de Morgado de Mateus, que veio para São Paulo, assumindo o governo da capitania com um programa de ação que marcou o ponto de partida do desenvolvimento paulista. Apenas a partir de seu governo, a cana-de-açúcar se tornou um empreendimento visando o mercado mundial, o que vem a configurar então, uma nova fisionomia para o território paulista. Inúmeras cidades de hoje devem seu desenvolvimento, e às vezes até sua própria existência, a essa atividade (caso de Campinas, em 1774). Morgado de Mateus propiciou um novo impulso a Campinas, criando-se a primeira paróquia do que ainda era um vilarejo ligado a Jundiáí.⁵⁵

Data de 1797 a emancipação da cidade de Campinas, junto a Jundiáí, passando a denominação de vila, o que, por sua vez, trouxe a necessidade de povoamento da localidade por pessoas de maior poder econômico ⁵⁶ para a ocupação de cargos públicos de grande importância para esta estrutura urbana em franca ascensão e expansão. De acordo com MATOS (1990), devido a sua localização, e a este grande crescimento, em 1840, a cidade já era importante centro de dispersão de caminhos, verdadeiro nó de comunicações, centralizando a produção agrícola e o transporte da parte mais importante de um chamado

⁵⁵ “A participação de Campinas na economia da metrópole portuguesa, através do latifúndio da cana-de-açúcar, provoca uma introdução de um modo racional de estruturação do espaço pela sociedade da época [...] Data desta época a primeira tentativa de estruturação do espaço urbano de Campinas, mediante determinações de Morgado de Mateus, em nome do governador da província, a Barreto Leme, antigo e abastado morador da região: ‘Seja formada quadras de sessenta ou oitenta varas cada uma e daí para cima, e que as ruas sejam de sessenta palmos de largura...’” (VERDI, Adriana R. *Metropolização de Campinas*. 1997, pg 40 e 41).

⁵⁶ “Para ser Vila, um lugar precisava de ‘homens bons’ – gente com renda – para formar um conselho de preenchimento de cargos públicos: juizes, vereadores, procuradores, etc. A maioria dos 60 ‘homens bons’ campineiros era gente da cana”. (Trecho do Plano Diretor de Campinas, 2006, pg. 3).

quadrilátero do açúcar, no qual estava inserida. A cultura de cana-de-açúcar figura como um primeiro grande período histórico, fundamental para a construção e organização espacial contemporânea da cidade.

A influência da cultura canavieira foi decisiva na organização social e urbana de Campinas, além de fornecer as bases de sua emancipação administrativa (em 1842) e de sua projeção futura: organização produtiva, a partir da propriedade agroexportadora, a formação de uma elite agrária de peso e uma urbanização derivada de seus modos de vida, conformando o atual centro da cidade. (VERDI, 1997, pg. 42).

Tanto a cultura da cana-de-açúcar como a atividade tropeirista, igualmente importante na época, implicaram em importantes alterações nos sistemas de transportes e comunicações, estabelecendo no planalto uma rede de caminhos, seguindo muitas vezes a rota das bandeiras. Esses caminhos foram classificados, de maneira geral, em sete estradas principais, sendo seis delas partindo da capital. Uma destas estradas, com quase 500 quilômetros, é a precursora de um eixo de desenvolvimento rumo ao interior, passando por: Jundiaí, Campinas, Mogi-Mirim, Casa Branca e Batatais, rumo à Franca. Esta situação pouco se alterou, até o advento da era ferroviária, durante o ciclo cafeeiro.

Em 1836, quando a população da cidade era de 14000 habitantes, a região de Campinas era ainda predominantemente açucareira. É na segunda metade do século XIX, com o café, que o município, ainda eminentemente rural, irá encontrar o caminho do crescimento, assumindo progressivamente a liderança econômica da província. O período de 1842 a 1889 será de progresso notável e constante, sendo que, futuramente, a ferrovia implicaria num crescimento extraordinário do comércio, firmando de maneira mais expressiva sua liderança, fazendo jus ao título de capital agrícola de São Paulo.⁵⁷ Irão se instalar até 1885, 579

⁵⁷ “De 1836 a 1854, Campinas salta de uma produção de 8.021 para 335.550 arrobas de café. O *boom* assinalado leva a cidade a constituir-se na principal produtora do Oeste Paulista da então província de São Paulo. Em 1870, o município produziu 1.300.000 arrobas, cabendo novamente ao Oeste Paulista o papel principal na expansão cafeeira do país. Localmente isto traduziu-se em estímulos às atividades econômicas em geral exigindo a modernização da economia. Os rumos dessa modernização caminharam no sentido do desenvolvimento do transporte ferroviário, provocaram a imigração européia e criaram condições propícias ao

estabelecimentos comerciais, fábricas voltadas a produção de bens de consumo, como por exemplo o Pastificio Selmi S/A, e também de máquinas de peças e implementos agrícolas, assim como diversos outros tipos de empresas. Encontrar-se-ia de tudo na cidade: alfaiates, padeiros, chapelarias, fundições, marmorarias, bancos, escolas públicas e particulares, para moças e rapazes, restaurantes, casas de banho público e consulados.

Nos anos 1870, a cidade tem caráter de centro regional do oeste paulista. Sua população cresce de forma a acompanhar este movimento. Os sobrados senhoriais povoam a cidade a partir de meados do século XIX, ainda sobre este contexto LAPA (1996, pg. 104) afirma:

[...] no ciclo cafeeiro se multiplicam pela cidade esses sobradões solarengos de largas fachadas ajaneladas, com dezenas de compartimentos, cuja localização, embora evite algumas áreas [...] na verdade se distribuem por toda a cidade [...] parece não haver, no século XIX, a priorização de um espaço urbano pela aristocracia.

Aparentemente, em uma sociedade instituída a partir da diferença entre liberdade e escravidão, na qual a proximidade física não era um problema, a aristocracia rural possuía seus solares e mansões espalhadas pelo centro da cidade, junto a outras casas e estabelecimentos comerciais. Com o avançar da igualdade formal entre os homens,⁵⁸ a sua organização e distribuição espacial passou a criar e indicar as diferenças sociais a partir do surgimento de espaços restritos a determinadas classes sociais, ou seja, teve início o processo de segregação espacial na cidade.

A mudança na relação de produção, com a abolição da escravidão, gerou uma crise da mão-de-obra que só foi contida com o incentivo à imigração, um dos grandes responsáveis pelo desenvolvimento urbano, comercial e industrial,

aparecimento, à montagem e à expansão das fábricas”. (CAMILO, Ema E. R. Guia Histórico da Indústria Nascente em Campinas (1850 – 1887). 1998, pg. 18).

⁵⁸ Esta “igualdade formal” aqui citada originou-se com a abolição da escravidão no final do século XIX, a qual instituiu uma condição de equidade dos homens perante a legislação, mesmo que esta não tenha sido complementada por políticas de nivelamento social, e até por isto, surgiu a necessidade de separação das pessoas em função de sua classe social.

apresentado pela cidade neste período técnico. Este crescimento gerou conseqüências drásticas para a cidade, a epidemia de febre amarela, responsável por uma brutal queda populacional na década de 1890, levando a imposição de normas à ocupação urbana.

As influências negativas que a febre amarela desencadeou na cidade vão além da queda populacional, marcando também a evasão de importantes sedes industriais em direção a São Paulo: a companhia Lidgerwood, abriu escritórios em São Paulo em 1889; a companhia Arens transferiu-se para Jundiaí na década de 1890; a Mogiana retirou todos os seus funcionários de Campinas, estabelecimentos comerciais de grande porte, também transferiram-se em sua maioria para São Paulo (SEMEGHINI, 1991 apud VERDI, 1997, pg. 49). Apesar da terrível epidemia de alguns anos antes, a cidade que apresentava, em 1886, uma população de 41.253 habitantes, atingia, em 1900, a cifra de 68.694 habitantes.

Maior efeito modificador na estrutura urbana da cidade teve a quebra da bolsa de Nova York, em 1929, e o declínio do café, gerando uma crise no sistema técnico vigente, demandando nova adequação. Este pode ser considerado o momento no qual a cidade se inicia perante um novo período técnico, inserindo-se em uma fase de implementação da indústria de base, e da infra-estrutura, necessárias a esta nova lógica de produção do espaço. Esta inserção se tornou um pouco menos árdua devido ao estabelecimento de fábricas na cidade, que já gozavam de incentivos governamentais.

De 1930 a 1940 as atividades urbanas – comércio, indústria e serviços – passam a superar as atividades rurais. A área urbana passa a contar com 60 mil habitantes espalhados no centro e periferia (Vila Industrial, Proença), se transformando no segundo núcleo industrial do estado, suplantado apenas pela área da capital.

Nesta fase, notadamente em meados da década de 30, a economia urbana é reforçada, mediante a implantação de serviços públicos, bancos, energia elétrica entre outros. Estes fatos refletem a consolidação de uma mudança fundamental na dinâmica econômica

brasileira, envolvendo a decadência do setor agrário/exportador quanto à determinação do ritmo das atividades. (VERDI, 1997, pg. 50).

Esta é, notadamente, a gênese de uma cidade essencialmente urbana, que se insere celeremente na racionalidade dominante da produção do espaço. Neste período, está calcada a base de uma urbanização altamente técnica, com alto nível de articulação de fluxos neste espaço. Este intenso processo de industrialização, comandado nacionalmente pela cidade, e estado, de São Paulo, trouxe para Campinas grande desenvolvimento das forças produtivas tornando a cidade importante centro da agroindústria nacional.

Todo este desenvolvimento, principalmente devido à presença de equipamentos públicos, em especial a infra-estrutura de transporte, faz com que a cidade passe a presenciar grande surto de especulação imobiliária e de investimentos. Este cenário, por sua vez, impulsionará a cidade para um novo período, no qual a técnica já não basta, senão associada à ciência, trazendo mudanças para os padrões de consumo também. Este desenvolvimento vem no bojo de uma política nacional de desenvolvimento da indústria, trazendo para a cidade a demanda por um novo tipo de industrialização, com a implementação plena de um período técnico fordista.

Estes novos investimentos industriais (notadamente nos ramos de bens intermediários, de consumo durável e de capital), que traduziria numa transformação do perfil industrial paulista, foi resultado do Plano de Metas do Governo de Juscelino Kubitshek (datado da segunda metade da década de 50) [...]

Convém salientar que a implantação destes novos ramos industriais marcam uma nova fase da industrialização da região: outros atributos passam a exercer poder de atração locacional (infra-estrutura rodoviária, serviços urbanos e outros), superando a tradicional atração realizada pela concentração da matéria-prima (característica marcante do início do processo de industrialização da Região). (VERDI, 1997, pg. 51 e 52).

Ademais da infra-estrutura, o capital passa a exigir mão-de-obra cada vez mais técnica e capacidade de produção de conhecimento, a cidade constitui-se

definitivamente em um meio técnico-científico, passando por intenso processo de crescimento populacional e de verticalização do seu centro. A criação da UNICAMP vem tentar preencher a necessidade de produção científica. Este período traz consigo dois momentos de extrema relevância: o apogeu do modelo fordista e o início da sua crise, marcadamente iniciada na década de 1980, conhecida como década perdida. Esta crise permanece incômoda, porém latente, até meados da década de 1990, quando a orientação neoliberal da política nacional vem instaurar definitivamente a crise no modelo produtivo fordista, engatilhada por uma abertura prematura do mercado interno, mal planejada. Este período trouxe para a cidade grande desenvolvimento de sua força produtiva, deixando, porém, o resultado de um crescimento e urbanização descontrolados.

O período iniciado em 1995, contemporâneo, está marcado pela crise no fordismo, ainda não totalmente substituído, e pela demanda do mercado para uma reestruturação do processo produtivo, a qual já foi devidamente levantada. Vive-se então, o momento de adequação a um meio técnico, científico e informacional, sob a égide de um processo globalizatório. Quanto à cidade de Campinas, esta já constitui centro da importante Região Metropolitana de Campinas (RMC) e se qualifica como imponente pólo científico e, por conseqüência, atrativo de empresas de alta tecnologia.

Utilizando-se destes dados, e de sua interpretação, chegamos então a uma periodização da cidade de Campinas, a qual considera, de maneira mais geral, os 'períodos' técnicos da cidade, ou seja, como se deu a sucessão da racionalidade técnica, como pode ser visto no Quadro 1.

Quadro 1 – Periodização da cidade de Campinas.

PERIODIZAÇÃO DE CAMPINAS		
Datação	Período	Características marcantes
1774 a 1860	Período Canavieiro	Definição da localização e consolidação do espaço, com a introdução da técnica.
1861 a 1929	Período cafeeiro	Despontar da capacidade produtiva e inserção no período técnico.
1930 a 1960	Período de industrialização de base	Implementação da indústria pesada e expansão regional e urbana.
1970 a 1995	Período da consolidação industrial.	Reformulação do processo industrial e inserção no período técnico-científico. Solidificação do processo de conurbação e da metropolização.
1995 - ...	Momento contemporâneo.	Consolidação enquanto metrópole e pólo tecnológico, inserção no período técnico, científico e informacional. Reestruturação produtiva.

Fonte: Adaptado de: VERDI, A. R., 1997, pg. 31. Organizado: MAK, M. A. T. F.

2.2 – A ferrovia em Campinas: apogeu e decadência.

Em 1868, o capital particular, essencialmente derivado dos grandes cafeicultores locais funda a Ferrovia Paulista (ver Figura 24) constituída de linha de 44 km, ligando Campinas a Jundiaí, passando a operar em 1872, mesmo ano de inauguração da Ferrovia Mogiana, que aproveitou o leito do antigo “Caminho dos Goiazes”.

Figura 24 – Placa Comemorativa da Fundação da Cia Paulista.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Logo após instalou-se a Sorocabana, constituindo o maior entroncamento ferroviário do país. O processo de instalação destes grandes objetos técnicos encontra uma vida urbana ativa, seja do ponto de vista econômico, seja do cultural. É neste quadro de uma tradição urbana existente que os impactos da presença ferroviária se farão sentir. A cidade existente estava fisicamente estruturada em torno de três largos - da Matriz Velha, do Rosário e da Matriz Nova. Esta última tem sua construção iniciada em 1807 e concluída em 1883. A esta igreja, mais que marco religioso, é atribuído papel central no esvaziamento do núcleo central da cidade e na definição de um novo eixo de crescimento agora linear e reticulado. As posturas municipais, já em 1873 anunciavam a ordenação do trânsito a partir da Estação:

Todas as seges, carros ônibus, gôndolas, carroças e outros veículos de condução que tiverem que subir em direção à Estação da Estrada de Ferro da Companhia Paulista demandarão a Rua São José (atual 13 de

maio) a partir do Largo da Matriz Nova, bem como descerão pela Rua da Constituição (atual Costa Aguiar), até o mesmo Largo. (CARPINTEIRO, 1991, pg. 60).

As vias abertas ligarão a Matriz Nova com o primeiro largo não religioso da cidade - a Estação da Companhia Paulista, construindo assim um novo eixo que (ver Figura 25), diferentemente do eixo anteriormente estabelecido pelas atuais Ruas Barão de Jaguará, Luzitana e Dr. Quirino, ordenariam o fluxo urbano no sentido Leste-Oeste.

Figura 25 – Foto que ilustra os eixos construídos a partir da matriz nova em direção à estação ferroviária. Formando as ruas 13 de Maio e Costa Aguiar.



Fonte: LAPA, J. R. A., 1996.

A importância da estação no crescimento da cidade pode ser comprovada pela proliferação de estabelecimentos comerciais que se instalam ao seu redor, comércio atacadista, de alimentos, depósitos para produtos a serem transportados, bares, hotéis, restaurantes. Entretanto é importante notar que se o prédio da estação possui caráter monumental e emblemático das mudanças em curso desejadas e usufruídas pelas elites, o mesmo não se pode dizer das atividades que se desenvolvem no entorno. Se o comércio elegante e os clubes

dançantes que reuniam a "sociedade local" tendem a permanecer na área mais antiga da cidade, as elites emergentes, por sua vez, definem o Cambuí como local privilegiado de moradia. Entre este bairro e a estação existe toda a cidade, trata-se da maior distância possível. E é em sentido oposto, ficando mais distante ainda do bairro Vila Industrial.

A ferrovia se tornou, além de um instrumento para a oligarquia cafeeira, um elemento gerador de desenvolvimento para a cidade, contribuindo para o intenso estabelecimento de melhoramentos urbanos, localizados principalmente próximo ao comércio instituído no centro, mais especificamente na região da Estação Central. Em sua pretensão de se tornar a capital da Província, é inaugurada em 1875 a iluminação pública a gás, realizada por capitais locais; em 1879, bondes de tração animal; 1887, água e esgoto; e, em 1884, o serviço de telefonia. A estação da Paulista passa por sua segunda reformada sendo re-inaugurada em 1892 (ver Figura 26) logo após a terrível epidemia de febre amarela em 1889.

Figura 26 – Estação da Cia Paulista antes de sua primeira reforma em 1884.



Fonte: LAPA, J. R. A., 1996.

As companhias também constroem casas para ferroviários em Campinas. Muitas delas ficarão localizadas no bairro hoje nomeado Vila Industrial, em terrenos contíguos aos da Estação, mas em sentido oposto ao da cidade

modernizada. Ficavam nas proximidades do, até então, novo matadouro municipal, separados pelos trilhos e armazéns da cidade. Desta forma, podemos ver em Campinas a ferrovia constituindo bairros operários, mas que marcam áreas socialmente e espacialmente segregadas na cidade. Podemos ver a origem de uma função segregadora do espaço, instituindo a idéia de cicatriz urbana, realizada até hoje pela Estação.

Mesmo após a crise cafeeira, a ferrovia continuou a possuir grande força e, a simbolizar o advento da modernidade para diversas regiões do estado, representando o sucesso de uma grande empresa indutora de desenvolvimento e organização, no entanto, cabe salientar que esta capacidade de induzir desenvolvimento se deu em uma relação dialética entre a ferrovia a produção cafeeira, sendo que a modernidade se deu a partir da imbricada relação entre estes dois fatores.

Então, em termos de importância, nós éramos pioneiros em informática e pioneiros em planos de previdência social e tratamento dos empregados [...] o cinema deve muito à ferrovia, eu aprendi a ver e gostar de filmes na ferrovia, por que? Por que todos os grandes estúdios têm filial no Bom Retiro, e na rua Aurora, Vitória e Gusmão? Porque ali é ao lado da Estação da Luz. Então eles pegavam os rolos de filmes que vinham da 'Picture', da 'MGM' e outras e compilavam, passavam para o português, adicionavam legenda e já eram despachados da Estação da Luz para todo o interior paulista. [...] O jornal *Estadão* era distribuído todo de trem, fortunas foram feitas ao longo da linha por ex-jornalistas que viraram distribuidores [...] o Senai nasceu dentro da ferrovia, e isso eu falo para qualquer um! Quem fundou a escola industrial ferroviária era o doutor Simus, que foi o precursor da escola industrial que deu origem ao Senai, depois o Sesi e o pessoal da indústria encampou. [...] A Paulista foi pioneira na rádio comunicação, nós dávamos auxílio até para aeroporto, até hoje, todos os barracões da Paulista, que são imensos, tem pintados no seu telhado a coordenada da cidade, o nome da cidade e orientação por coordenada geográfica, para orientar os pilotos que voavam sem instrumentos naquela época.

A primeira experiência de estudos em temperatura, de precipitação pluviométrica, foi feita na Paulista. Todas as nossas estações têm até

hoje um cercadinho, parece um cercadinho de galinha, que tem lá a captação da água.⁵⁹

Percebe-se que mesmo com o declínio do café, produto responsável pelo seu estabelecimento e desenvolvimento inicial, a ferrovia, em especial a Cia Paulista de Estradas de Ferro, continuou a possuir forte presença na produção do espaço paulista, sendo responsável direta pelo surgimento de várias cidades e pela implementação industrial. Acima de tudo, ela era a responsável por introduzir a modernidade técnica nas cidades, trazendo uma reestruturação das relações de produção, sendo precursora nas relações trabalhistas e na previdência social. Dessa forma, pode-se dizer que a ferrovia foi um grande agente na inserção de um novo período técnico para Campinas, e, a figura maior deste agente consolida-se na Estação Central.

Entretanto, o próprio processo modernizatório, do qual a ferrovia foi um símbolo, trouxe no seu bojo uma nova racionalidade também para a infra-estrutura de transportes. Em seu Plano de Metas do Governo, no qual pretendia realizar “50 anos em 5”, Juscelino Kubitschek instituiu o transporte rodoviário como ferramenta da modernidade, relegando à ferrovia conotação ultrapassada. Então, uma instituição de grande poder modificador no espaço, passa a contribuir para um desenvolvimento que significaria o seu fim.

De certa forma, e os ferroviários em geral acreditam que o início do processo de desmantelamento da ferrovia pode ser datado no governo de Juscelino Kubitschek.⁶⁰ Neste ínterim, a Cia Paulista de Estrada de Ferro incorpora outras empresas ferroviárias, como, por exemplo, a Mogiana,

⁵⁹ Trecho da entrevista com ex-funcionário do setor de informática da Cia Paulista.

⁶⁰ “Esse processo começou exatamente na época do início do ‘rodoviarismo’ no Brasil, se a idéia for precisar o momento, é esse aí. Mas nós não sabíamos disso, a gente não tinha essa grandeza. Para se ter uma idéia, em 1962, na década de 60, a Cia Paulista foi à Volkswagen do Brasil, junto com a rede ferroviária federal, que passava perto deles, e ofereceu um ramal para o transporte da produção via ferrovia [...] e a Volkswagen recusou, por que? Porque não interessava para ela dar carga para a ferrovia, ela recusou, era barato, as terras eram todas devolutas então era fácil fazer um ramal da Volkswagen de São Bernardo do Campo [...] Nós tínhamos a condição de exportar toda a produção brasileira, naquela época, via ferrovia, a um custo baixíssimo, mas a Volkswagen recusou porque para ela interessava fazer uma Anchieta paralela com a rede, uma Anhanguera paralela com a Paulista, e levar a carga de cegonha (caminhão) que ela mesma fabricava. Então o fim começou aí, no meu ponto de vista, com esta política caolha”. Trecho da entrevista com ex-funcionário do setor de informática da Cia Paulista.

transformando-se em FEPASA – Ferrovia Paulista S/A no ano de 1970. Nos anos seguintes, concomitante ao grande crescimento econômico, e ao processo de urbanização massiva do território brasileiro, deu-se a continuidade do processo de estagnação do complexo ferroviário.

De acordo com o método que estamos utilizando, faz-se necessário, a definição de um marco, um momento de ruptura que culminou na atual subutilização da infra-estrutura ferroviária. Neste contexto, a definição do marco foi obtida com o auxílio das entrevistas. Segundo o pensamento corrente nos sindicatos de ex-trabalhadores das companhias ferroviárias, **o marco de ruptura pode ser datado na conclusão do processo de privatização realizado pelo Governador Mário Covas**. Neste período, a ferrovia foi alvo do ápice de uma racionalidade neoliberal, na qual, em nome de uma eficiente inserção em uma nova racionalidade calcada na reestruturação produtiva, o Estado passou a abrir mão do controle da ferrovia em detrimento de concessionárias que iriam explorar, de maneira precária, o transporte ferroviário, culminando na extinção do transporte de passageiros.

A Paulista não teve em Campinas impacto semelhante ao ocorrido na cidade de Jundiaí. Isto devido à transferência das Oficinas no início da década de 1890 (febre amarela), que foi fundamental para definir uma característica operária e ferroviária para esta cidade. A Mogiana marcou muito mais a cidade de Campinas do que a Paulista. Seu grande prédio administrativo localizava-se na Avenida Dr. Campos Sales, uma daquelas vias que ligavam a estação à cidade velha, tendo na cidade seus mais importantes armazéns e pátios de manobra. A Mogiana articulava Campinas com vastas áreas dos estados de São Paulo, Minas Gerais e Goiás. Entretanto, a Estação Central sempre exerceu forte influência no processo de ocupação urbana, tanto como eixo de orientação para o crescimento e ocupação do centro da cidade, como no sentido de segregar o espaço, ao possuir a função de divisor entre o espaço dos pobres, no caso a Vila Industrial, e o espaço dos novos ricos, do lado oposto em direção ao Cambuí.

Após um contínuo processo de decadência, impulsionado por uma política “automobilística”, a Estação, assim como todo o complexo ferroviário, foi alvo de

uma política de transferência de responsabilidades. Este processo de substituição de responsáveis teve seu início com o governo Collor e, em termos de transporte ferroviário, alcançou seu apogeu com a concessão do uso da malha ferroviária para a empresa Brasil Ferrovias S.A. na metade da década de 1990. Se para o complexo ferroviário a política de privatização constitui marco de ruptura, esta também o é para a Estação Central, possuindo, no entanto, uma datação um pouco diferente, **pois o fim do transporte de passageiros pôde ser identificado como momento chave para que esta se tornasse um *enclave anacrônico***. Por mais que a privatização tenha sido a derradeira responsável pelo fim do transporte de passageiros, este foi resultado de uma política equivocada cuja gênese data, aproximadamente, de 1968, quando teve início a implementação de uma nova racionalidade na ferrovia paulista:

Foi feito um grupo de trabalho já nesta época que tinha uns engenheiros, chamados vendilhões do tempo, que diziam que “passageiro não dá lucro” [...] E aí começou esse grupo de trabalho, para matar a ferrovia, com erradicação de ramal, fim de transporte de passageiro...⁶¹

Tanto a gênese de políticas de reestruturação da matriz de transportes como a introdução de uma nova racionalidade operativa levou a subutilização e precarização da Estação Central. Apesar de o processo de diminuição do transporte de passageiros já ter ocasionado a perda de importância da Estação, e o início de sua subutilização, a sua erradicação marca o fim de sua função inicial. Este encontro da Estação com seu marco de ruptura acarretou um período de subutilização e precarização de sua forma que se inicia no ano de 1998 e se estende até o início da administração do ex-prefeito Toninho, período no qual só contava com o zelo dos proprietários do Bar da Estação, e do proprietário do Salão Internacional de Barbearia.

Quem viu o devido valor daqui foi o falecido prefeito Antônio da Costa, então foi ele quem veio aqui e viu, sentiu, a gente explicou para ele o

⁶¹ Trecho da entrevista realizada com um ex-funcionário do setor de informática da Cia Paulista.

abandono, a condição em que estava aqui e ele se engajou para que aqui pelo menos fosse utilizado como prédio para cultura, o que foi feito. O que ele fez foi ótimo!⁶²

As primeiras ações do município, também na década de 1990, em relação à questão eram frágeis e não constituíam uma verdadeira política, em seu sentido mais amplo, tendo como principal ação de reativação a implantação do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos), chamado metrô de superfície, que operou comercialmente entre 1993 e 1995, mas que, devido a um mau planejamento, não obteve êxito, passando a compor, junto às estruturas originais, um cenário de degradação e abandono. O abandono da Estação Central, como pôde ser observado em entrevista, trouxe transtornos e desvalorização ao centro de Campinas.

A administração assumida inicialmente sob o comando do falecido prefeito Antônio da Costa Santos, ou Toninho do PT, como era conhecido, teve entre outras preocupações, a questão da preservação do patrimônio arquitetônico e histórico da cidade de Campinas, além, de uma especial atenção com o centro, marcando o início do processo de recuperação do objeto e transformação em Estação Cultura, cuja organização e funcionamento, já citados, foram responsáveis pela refuncionalização deste *enclave anacrônico*, como nos afirma o Valter Pomar, ex-secretário de Cultura, participante do governo de Antônio da Costa Santos, o Toninho:

O prefeito Antônio da Costa Santos, poucos dias antes de ser assassinado, renovou o decreto que tornava aquela área (bem como de outras áreas) “de utilidade pública, passível de desapropriação”. Com isso, bloqueou a tentativa de vender aquele terreno. Em dezembro de 2001 eu assumi a secretaria de Cultura, Esportes e Turismo da cidade de Campinas. No início de 2002, decidi transferir a sede da Secretaria para o prédio da Estação Central. Essa decisão foi tomada por mim, devido a uma série de motivos. Um deles era ligado ao funcionamento da secretaria, que até então estava no Lago do Café. Outro era ligado ao

⁶² Trecho de entrevista com um dos proprietários do Bar da Estação.

projeto de revitalização da área central da cidade. Um terceiro motivo era vinculado à melhor ocupação e preservação daquele espaço. Uma vez no local, estabelecemos um plano inicial de ocupação do espaço e sua transformação num centro de atividades culturais, o que foi oficializado em agosto de 2002, com o lançamento da Estação Cultura. A partir de então, estabelecemos como meta dar uso e ocupar o conjunto daquele espaço.

Mesmo tendo envolvido intensas negociações com os consórcios detentores do direito sobre a malha ferroviária, trata-se sobretudo de um processo de recuperação público, em sua concepção, execução e finalidade.⁶³ Como novamente afirma o ex-secretário.

Tratamos inicialmente com a Ferroban (e sua sucessora), bem como com a RFFSA. Da nossa parte, havia uma decisão muito clara: aquele espaço era público e sua preservação/ocupação era uma tarefa da administração municipal.

Dentro desta política, que continua a ser conduzida, como se pode observar no atual Plano Diretor de Campinas, elaborado no final de 2006. A atual administração continua a demonstrar alguma preocupação com o patrimônio histórico e arquitetônico da cidade. Mesmo que um pouco mais timidamente, tem dado seqüência ao Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas, como orientador das ações municipais, o qual propõe em sua estratégia de ação focalizar as ações em cinco áreas principais de intervenção, já mencionadas (BADARÓ, 2002). Alguns dos pontos desta estratégia de requalificação do centro tiveram continuidade após a morte do ex-prefeito, como por exemplo algumas modificações realizadas na rua 13 de Maio:

⁶³ Com relação à publicidade de sua recuperação, segundo a resolução nº. 004 de 29/11/1990, o tombamento permitia apenas a transformação de áreas de ferrovia em áreas de lazer, sendo as edificações voltadas para o abrigo de atividades com finalidade social, o que viria constituir empecilho para as parcerias com a iniciativa privada. O falecido prefeito Antônio da Costa Santos, que era arquiteto por profissão, foi um dos protagonistas do movimento de preservação da Estação Central, “eleito prefeito de Campinas, consolidou a *Estação Paulista* e o complexo ferroviário como áreas de utilidade pública, impedindo a fragmentação do patrimônio por leilão”. Ver: REIS, Nestor G. *Estação Cultura: Patrimônio Ferroviário do Povo de Campinas*. 2004.

- Criação de galerias subterrâneas para embutir fiação: elétrica, telefonia, etc;
- Remoção de postes;
- Instalação de novas luminárias;
- Substituição do piso do calçamento ;
- Normatização da publicidade, cartazes e da identificação comercial.

Destaca-se também o trabalho de recuperação e manutenção de fachadas de prédios históricos, como o Jockey Club de Campinas, e o trabalho de reforma de algumas praças. Mesmo que pudesse ser feita uma crítica a esta política, na verdade à falta de contemplação dos bairros periféricos, não cabe a este trabalho realizá-la, uma vez que o foco não deve ser removido dos dois objetos técnicos definidos no início da dissertação.

Utilizando-se desta reconstituição histórica, seria relevante demonstrar como a ferrovia, e a Estação Central, se inseriram nos períodos técnicos, construindo uma matriz periódica para estes objetos, a serem observadas nos Quadros 2 e 3.

Quadro 2 – Matriz periódica da ferrovia paulista.

MATRIZ PERIÓDICA DA FERROVIA PAULISTA		
Datação	Período	Características Marcantes
1868 a 1929	Gênese e Estabelecimento	Orientada ao transporte do café. Trazia investimentos às cidades.
1930 a 1959	Indutor da modernização	Representava eficiente e melhor instrumento para a industrialização das cidades.
1960 a 1995	Decadência	Um intenso processo de substituição pelo transporte rodoviário levou ao sucateamento da ferrovia, culminando na privatização.
1996 - ...	Subutilização precária	Subutilização do potencial ferroviário pela iniciativa privada. Fim do transporte de passageiros e inexistência de perspectiva de investimentos no setor.

Fonte: MAK, M. A. T. F.

Quadro 3 – Matriz periódica da Estação Cultura.

MATRIZ PERIÓDICA DA ESTAÇÃO CULTURA		
Datação	Período	Características Marcantes
1868 a 1884	Gênese e Estabelecimento	Construção da forma como hoje é vista e definição de sua localização em função do poder da família <i>Roque de Marco</i> .
1884 a 1959	Orientador	Devido a sua importância econômica para a cidade, a Estação passa a constituir um dos eixos de desenvolvimento do centro de Campinas. Tem início a sua função inerte de segregar o espaço urbano da cidade.
1960 a 1998	Decadência da função	O declínio do transporte ferroviário trouxe decadência à função, culminando no fim do transporte de passageiros em 1998.
1999 a 2001	Enclave Anacrônico	Marcado pelo abandono, tanto do poder público, como das empresas concessionárias, gerando disfuncionalidade ao objeto.
2002 -...	Refuncionalização	Marcada pela instituição da Estação Cultura, trazendo nova função para a forma.

Fonte: MAK, M. A. T. F.

Cabe salientar aqui que a relevância da produção de periodizações, tanto da ferrovia como da Estação Central, do Chalé Eclético e da própria cidade de Campinas, reside na possibilidade de se observar de maneira mais dinâmica o processo histórico responsável pelo presente destas formas. Além disso, há a possibilidade de realizar comparações mais facilmente compreensíveis entre elas, de maneira que ao se analisar os quadros de periodizações possa ser verificada a relação temporal direta entre os períodos contemporâneos de todos os objetos, integrando-os em uma análise do todo.

2.3 – Chalé Eclético: de uma elite emergente a um enclave anacrônico.

O *Chalé Eclético*, construção relativa ao segundo objeto de estudo, constitui-se de uma casa, um chalé lambrequinado⁶⁴ de arquitetura eclética. Sua construção data do último quartel do século XIX, entre 1879 e 1893, aproximadamente, segundo levantamento realizado pela historiadora Mirza Pellicciotta, construída por um médico da Santa Casa de Misericórdia. Este chalé⁶⁵ conservou a condição de residência de médicos e profissionais liberais bem sucedidos até 1967, quando foi vendida para a Santa Casa:

- 1897 – a casa é vendida pelo Dr. Eduardo Augusto Ribeiro Guimarães para Francisco Duarte de Rezende;
- 1922 – vendida para o senhor José Pereira Machado e dona Rita da Silveira Cintra Machado;
- 1933 – vendida para o senhor José da Silva Teles Rudge;
- 1943 – comprada por Antônio Joaquim Ribeiro Júnior, a casa passa por inventário à sua esposa, Antônia Fonseca Ribeiro e, depois, para suas filhas – Lúcia Fonseca Ribeiro de Castro, Marina F. R. Carvalhões e Hilda F. R. Carvalhões, no ano de 1966;
- 1967 – o chalé é vendido à Irmandade de Misericórdia de Campinas;
- 1975 – a Faculdade de Medicina da UNICAMP passa a utilizar o imóvel, em acordo com a Santa Casa.⁶⁶

Neste momento, surgiria naturalmente pergunta sobre a relevância desta edificação. Como já pode ser notado, sua construção se dá em um momento muito especial para o desenvolvimento da cidade de Campinas, o período cafeeiro

⁶⁴ A definição desta edificação como sendo um *Chalé Eclético*, se deve à análise de sua arquitetura tendo como elemento diferenciador seu estilo desprovido de compromisso com correntes arquitetônicas, sendo um marco da arquitetura campineira como prenúncio desse ecletismo. Já sua definição de *Chalé Lambrequinado* se deve ao material usado em sua construção, os labrequinados de ferro, definição esta realizada inicialmente pelo arquiteto Carlos Lemos em parecer integrante do processo de tombamento da edificação, realizada pelo CONDEPACC.

⁶⁵ O estudo histórico acerca deste objeto está baseado no processo de tombamento n° 007/88, em documentações oficiais presentes neste e, mais especificamente, em estudo histórico integrante deste processo e realizado pela historiadora Mirza Pellicciotta, assim como em entrevista realizada com a mesma historiadora.

⁶⁶ Dados obtidos junto ao estudo histórico integrante do processo de tombamento do Chalé Eclético.

e mais do que isso, em um momento especial desta fase na qual a cidade enriquece em uma velocidade brutal e passa a figurar como um imponente centro da cafeicultura. À época de sua edificação, a cidade passava por intenso processo de modernização urbana, muito impactada pelo desenvolvimento trazido no bojo da ferrovia, contando com inúmeros equipamentos urbanos, tais como o matadouro municipal, o curtume, e a própria estação ferroviária central.

Em um sentido mais amplo, as transformações urbanas que Campinas viverá ao longo das décadas de 1870 a 1900 [...] serão responsáveis por uma nova configuração da cidade, tanto na questão da expansão territorial, criando-se novos bairros, praças, arruamentos, redefinindo-se as antigas áreas de especialização, como na edificação das construções públicas e privadas, erigindo-se pautadas por um conjunto de distinções sociais e por ideários de modernidade. As novas construções buscarão se demarcar “qualitativamente” diferentes das demais, erigindo-se como símbolos de poder e riqueza [...] Neste sentido, promovendo um deslocamento lento da área residencial abastada concentrada até então no centro da cidade, que também rumará para a área da Santa Casa de Misericórdia.⁶⁷

Além de ter sido erigida em um período muito precioso para a estruturação urbana de Campinas, este *Chalé Eclético* traz consigo uma leitura muito significativa de um processo de ocupação do sítio urbano que permanece até hoje. Ao se comparar a data de sua construção com as periodizações apresentadas – a da cidade, da Ferrovia e da Estação Central – podemos ter uma idéia do momento de seu surgimento.

Enquanto que a cidade, no âmbito econômico e produtivo, apresentava grande furor desenvolvimentista, como já foi salientado, o chalé fazia parte de um movimento de fuga da movimentação do centro, em busca de um ar bucólico e fugindo dos bairros pobres. Constituiu-se durante um movimento de “subida” rumo ao Cambuí, realizado por novos ricos deste período, despertando assim novas centralidades. O *Chalé Eclético*, embora não possuísse a ostentação dos grandes

⁶⁷ Trecho do levantamento histórico realizado pela historiadora Mirza Pellicciotta, pg. 6, obtido junto ao processo de tombamento nº 007/88, pg. 218.

palacetes e solares de barões, demonstrava o poder econômico de uma nova burguesia em ascensão (ver Figura 27), fruto das novas necessidades de uma Campinas em seu apogeu e de mudanças nas relações de produção de uma sociedade que abandona o escravismo.

Quanto à sua constituição arquitetônica, este chalé apresenta um estilo europeu sem, no entanto, estar preso a alguma corrente específica, ou seja, denota a opção por um ecletismo, que se tornaria comum aquela época, e limitada às pessoas de privilegiada condição financeira. Seu primeiro proprietário, por exemplo, era um médico bem sucedido. Ainda em relação à sua arquitetura, apresenta uma característica incomum para a época, que é o recuo, ou seja, a construção está “solta” no centro do terreno, denotando ainda mais um ar “limpo” e bucólico, além de trazer uma transformação de costumes ao apresentar a cozinha e o banheiro já integrados à construção principal.

Dessa forma, ao não representar a elite cafeeira, e sim uma nova classe burguesa abastada, isenta da imponência e livre do tradicionalismo oligárquico, esta construção traz consigo uma característica em comum com a ferrovia, mesmo que em proporções ínfimas, que é o advento da modernidade, que também pode ser verificada com a presença de algumas características arquitetônicas inovadoras para a época.⁶⁸

Ademais de sua bela arquitetura, esta construção, como já foi dito, nos remete ao início do processo de segregação espacial no centro de Campinas, o qual não se limitou à simples ocupação por parte de uma classe abastada e a expulsão da classe pobre e camponesa que habitava a região anteriormente. Nas palavras da historiadora Mirza, esta é “literalmente uma área de expurgo”. O processo de segregação foi fortalecido por políticas de melhoramentos urbanos da região, com a criação de parques e jardins públicos que, no entanto eram cercados e impediam a entrada de ‘qualquer um’, e também a construção de um

⁶⁸ Dentre estas características, destacam-se o fato de não estar presa a nenhuma corrente arquitetônica específica, possuir o recuo, ou seja, um espaçamento entre a edificação e os muros que a separam da rua, destaca-se ainda o fato de que o banheiro se localiza no interior da residência. Todas estas características foram inovadoras para a época. Para mais informações, ver o levantamento histórico do processo de tombamento do Chalé Eclético.

grande colégio, Carlos Gomes, trazendo consigo a valorização do espaço, marcando a tentativa de se implantar um conceito de *boulevard* ao Cambuí.

Figura 27 – Frente do Chalé Eclético, foto anterior ao abandono, mas sem data definida.



Fonte: MIS (Museu da Imagem e do Som)

A evolução urbana de Campinas, na verdade, integra um processo de expansão produtiva e comercial, hospitalar, educativa e financeira, que estão diretamente ligadas ao desenvolvimento cafeeiro, sendo preciso considerar a questão urbana entre quadros sociais e históricos, de conflitos de classe, de projetos distintos de vida, de mecanismos de exploração social. E nesse sentido, torna-se muito importante “reconhecer” a cidade que cerca e edifica o chalet eclético da rua Padre Vieira, e que o torna parte de um projeto edificador da própria cidade do café, orientado por padrões “civilizatórios” de organização espacial, de construção, de produção e vivência.⁶⁹

Com o declínio da economia cafeeira, interessa notar que o chalé não sofreu impacto direto, já que os proprietários desta casa, ao longo dos anos, eram

⁶⁹ Trecho do levantamento histórico realizado pela historiadora Mirza Pellicciotta, pg. 7, obtido junto ao processo de tombamento n° 007/88, pg. 218.

profissionais liberais, e não barões do café. Mesmo durante o período posterior da cidade, denominado Período de Industrialização de Base, o chalé e outras construções semelhantes não sofreram grandes modificações, visto que o desenvolvimento urbano da época ainda se dava essencialmente de maneira horizontal, provocando o início da especulação imobiliária na cidade.

É durante o Período da Consolidação Industrial, que a dinâmica urbana passa a gerar grandes mudanças urbanas na cidade. Com a predominância de um padrão urbano vertical, a nova racionalidade acaba por destruir construções, como o chalé, para construir prédios (ver Figura 28). A elite burguesa que ali residia, ou se afasta mais do centro, ou passa a ocupar grandes edifícios, em sua maioria, o espaço deste bairro torna-se ocupado por estabelecimentos comerciais e de serviços.

Figura 28 – Imagem aérea que mostra o processo de verticalização do centro de Campinas, mais especificamente da área próxima ao Colégio Carlos Gomes e à prefeitura, ainda não construída à época. Datada aproximadamente na década de 1960.



Fonte: MIS (Museu da Imagem e do Som).

Eu acredito que a perda, do “lugar” de uma construção como esta, ela vem com a degradação do centro da cidade, você tem quase que um processo inverso, você vai consumindo um território e vai ampliando, ampliando, há um afastamento das elites, do centro, que vai se verticalizando de uma maneira fabulosa, e na medida em que você tem a verticalização, o terreno torna-se muito mais interessante que uma construção deste naipe, e ela acaba perdida dentro de um território de “palitos”, de edifícios. E, ela já não tem mais valor, ela vale pelo metro quadrado dela, foi colocado fogo nesta casa, que está em um terreno que pertence à Santa Casa de Misericórdia, e há uma série de indicações que sugerem que foi criminoso e, que tinha a ver com a especulação da terra, havia a necessidade de se livrar daquilo para poder vender por um bom preço.⁷⁰

Devido a uma intensa reestruturação urbana de Campinas, especialmente do centro e seus bairros contíguos, à especulação imobiliária e à invasão de um uso comercial, o *Chalé Eclético* passou a não ter mais valor para a racionalidade dominante. Ou seja, este *processo* gerou uma modificação da *estrutura*, a qual, devido novas necessidades, passou a demandar outra *função*, que não a exercida originalmente pela *forma*.

Neste âmbito, a definição do marco de ruptura do objeto-técnico deve considerar dois fatores: o abandono da *função* original da *forma*, e a destituição de uma imagem de modernidade, ou seja, passar da representação de uma nova elite, fruto de uma modernização das relações de produção, para um *enclave anacrônico*. Dentro desta situação, o marco de ruptura obtém datação com a aquisição do *Chalé Eclético* pela Santa Casa de Misericórdia, no ano de 1969.⁷¹

Desde então, o chalé apresentou inconsistência nas tentativas de inserir nova *função* ao objeto, notando-se neste momento que a *forma* já se apresenta

⁷⁰ Trecho de entrevista realizada com a historiadora responsável pelo levantamento histórico acerca do chalé eclético.

⁷¹ “Para a Santa Casa se construiu o pavilhão de urologia com duas enfermarias e demais complementos e, obtendo-se mais espaços para enfermarias a serem montadas, a Santa Casa adquiriu o prédio da rua Padre Vieira, esquina com Benjamim Constant na qual, depois de ampla reforma, foi instalada a Clausura da Comunidade de São José, com o que se atendeu a seu próprio pedido”. (PAULA, C. F. de. Santa Casa de Misericórdia de Campinas – Primeiro Centenário. 1972, pg. 231 e 232).

imbuída de certa disfuncionalidade. Primeiro abrigou a Clausura da Comunidade de São José, e depois, no ano de 1975, foi utilizada pela Faculdade de Medicina da UNICAMP. Durante estas tentativas frustradas de utilização, a construção foi se deteriorando lentamente e, ao fim do uso pela UNICAMP, passou a constituir imóvel com características de abandono (ver Figuras 29 e 30), o que passou a ser agravado devido a um incêndio ocorrido no prédio durante o processo de tombamento realizado pelo CONDEPACC.

A casa era deste formato que esta aí (hoje) só que toda depredada, faltava porta, faltava tijolo, tudo caindo, e aquela parte de baixo (porão) não existia, eles que fizeram. Era tudo cheio de lixo e 'tranqueira'. [...] Tinha moleque de rua, eles vinham para usar droga, esse tipo de coisa [...] aonde tem este tipo de pessoa tem de tudo. Eles saíam de lá e mexiam com as pessoas da rua, é complicado, não é?⁷²

Figura 29 – Condição de abandono do chalé, aproximadamente 1989.



Fonte: MIS (Museu da Imagem e do Som).

⁷² Trecho de entrevista realizada junto à proprietária de um comércio vizinho ao Chalé Eclético, desde 1994.

Figura 30 – Estado precário do Chalé, datada do final da década de 1980.



Fonte: MIS (Museu da Imagem e do Som).

No dia 16 de agosto de 1988 vem ao conhecimento geral da cidade, devido a reportagem do jornal *Correio Popular*, o descontentamento da população do entorno quanto a situação do *Chalé Eclético*, principalmente devido à ocupação clandestina, cobrando providências junto a Santa Casa, proprietária do imóvel. Quase que simultaneamente, inicia-se processo de avaliação da relevância histórica, para fins de tombamento, isto por iniciativa da Associação Campineira de Ação Ecológica, que culminou em um conturbado processo de tombamento de nº 007, iniciado em 17 de agosto de 1998. A Santa Casa, por sua vez, se recusava a receber a notificação de abertura do processo, pois tinha planejado a demolição da construção para a implantação de um estacionamento, ou a construção de um edifício, em parceria com alguma construtora. Independentemente da relevância histórica da construção, esta se localiza em área envoltória de dois bens tombados pelo CONDEPHAAT (a escola normal Carlos Gomes e a Capela Nossa Senhora da Boa Morte).

No dia 2 de outubro, do mesmo ano, um incêndio destrói aproximadamente 1/3 do imóvel, acidental ou não, este incêndio apresenta indícios de origem

criminosa. O fato é que o *Chalé Eclético* se torna um bem tomado pelo CONDEPACC, por resolução de nº 008, no dia 10 de dezembro de 1991. Uma vez tombado, iniciou-se outro período conturbado de negociações, estando de um lado o poder público e o respectivo órgão de defesa patrimonial, com o intuito de preservar a edificação, e de outro lado à Santa Casa, objetivando alcançar algum lucro com o chalé. Este período contou com a tentativa de locação do imóvel pela prefeitura, para a instalação da sede do MIS (Museu da Imagem e do Som) durante o governo de Jacó Bittar, e também a tentativa frustrada de leiloar o objeto, na qual foi desobedecida a ordem de divulgar a condição do imóvel de bem tombado. No ano de 1995, três diferentes projetos de refuncionalização e restauração são aprovados: o pré-projeto do Giovanetti, o da Victória Produções Culturais (para a instalação de um Centro Cultural) e um projeto do SENAC. Mais uma vez de forma nebulosa, as negociações se encaminharam para a escolha do projeto da Construtora Nova Forma Ltda, para a implantação da pizzaria Giovanetti V (ver Figura 31) e, em meados de 1997, conclui-se a recuperação do objeto. Deve-se pensar também em uma periodização do *Chalé Eclético*, visando um maior dinamismo na visualização de sua história (ver Quadro 4).

Figura 31 – Fachada da Pizzaria Giovanetti V.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Quadro 4 – Matriz periódica do Chalé Eclético.

MATRIZ PERIÓDICA DO CHALÉ ECLÉTICO		
Datação	Período	Características marcantes
?1880 a 1959	Boulevard	Período no qual a edificação representava a sofisticação de uma elite bucólica.
1960 a 1969	Entrave à Verticalização	Neste período, o objeto passa destoar da racionalidade de produção de um espaço verticalizado.
1970 a 1996	Disfuncionalização	Com a perda de sua <i>função</i> original, passa a mostrar características de abandono. Neste período acontece o tombamento.
1997 - ...	Refuncionalização	Estabelecimento enquanto pizzeria Giovanetti V, e nova inserção produtiva do espaço.

Fonte: MAK, M. A. T. F.

CAPÍTULO 3 – RETORNO AO PRESENTE E POSSIBILIDADES FUTURAS

Após análise da contemporaneidade da cidade de Campinas, de seu espaço urbano e dos objetos e, após uma construção histórica dos processos e das mudanças nas estruturas, buscando compreender um espaço configurado como uma acumulação desigual de tempos, chega-se ao terceiro momento da metodologia proposta: o retorno a um presente melhor elucidado pela análise de seu processo histórico. Desta maneira, este capítulo contemplará o retorno às formas, já refuncionalizadas, buscando um aprofundamento da análise dos resultados. Não caberá a este estudo uma análise minuciosa da inserção de Campinas no atual período técnico, já que o seu retorno ao presente deve considerar apenas as políticas atuais de refuncionalização. Este capítulo deve, sobretudo, alcançar melhor compreensão das diferenças presentes na maneira de atuar em termos de recuperação dos objetos, realizadas pelo poder público, no caso o municipal, e pela iniciativa privada, no caso a rede de pizzarias Giovanetti.

3.1 – As políticas contemporâneas de refuncionalização.

Desde o período cafeeiro, a cidade de Campinas apresenta uma estruturação urbana, a implantação de objetos técnicos e de infra-estrutura subordinados aos interesses de uma elite, sendo inicialmente a oligarquia canavieira e cafeeira. No bojo de um desenvolvimento abrupto da cidade denotava-se a utilização destes implementos urbanos como instrumento de apropriação do potencial do espaço urbano pela lógica capitalista soberana à época, estruturando “um mecanismo de apropriação do valor, diretamente vinculado à alavancagem da propriedade da terra, objetivando sua transformação

em capital imobiliário”.⁷³ Era o próprio Estado quem realizava a mercantilização do espaço urbano, sendo instrumento essencial para o desenvolvimento da infraestrutura capitalista no espaço. Um outro evento marcante, e que costuma ser visto como exemplo de vanguarda empreendedora, diz respeito à implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos, intervenção urbanística realizada na década de 1930, que, no entanto, estando subjugada a interesses desenvolvimentistas e mercantilizadores, traria o agravamento de um desenvolvimento desigual para cidade de Campinas e seu ordenamento espacial.

Representando uma estrutura urbana idealizada “como suporte das condições gerais para a realização do conceito de uma grande cidade capitalista no Brasil”, a viabilização do Plano de Melhoramentos se deu através da composição dos capitais público e privado, onde coube “ao primeiro remodelar o centro e ao último ampliar a cidade, loteando as fazendas mais próximas” fazendo “da terra, abandonada pelo uso pretérito, valor de troca capitalista, necessário aos negócios urbanos da época e do futuro da cidade”. (BRAGA, 2006, pg. 13).⁷⁴

Durante a década de 1950, constituída como apogeu do período de Industrialização de Base, a cidade de Campinas, que já se orientava em direção a um grande crescimento urbano e industrial, sofreu um brutal surto de especulação imobiliária, no qual foram criados inúmeros novos loteamentos, apesar da existência de vazios urbanos. Coube ao poder público fornecer a infra-estrutura destes novos bairros e o lucro dos especuladores, determinando uma grande expansão horizontal em direção oposta ao núcleo urbano. Nota-se que nunca foi tradição do poder público campineiro priorizar um desenvolvimento social justo e a preservação do patrimônio histórico e cultural da cidade. Entretanto, pôde ser verificada uma alteração desta orientação política na gestão do ex-prefeito Toninho, que talvez por este motivo tenha sido brutalmente interrompida oito

⁷³ Afirmação de Antonio da Costa Santos, apud BRAGA, José. Campinas entre o feito fetichizado e o fazer coletivo na definição dos investimentos públicos: limites e possibilidades. Artigo encaminhado aos Anais do XI Encontro Nacional de Economia Política. 2006, pg. 11.

⁷⁴ As citações presentes neste trecho são oriundas da tese de Doutorado do ex-prefeito Antônio da Costa Santos – “Campinas, das origens ao futuro” (2002).

meses após o seu início. O ex-prefeito acreditava que “o crescimento urbano tem de ser em direção ao centro, ocupando os vazios urbanos aproveitando a infraestrutura, não na área rural, que deve ser preservada”.⁷⁵

Na atual gestão do prefeito Hélio de Oliveira Santos pode-se observar que há certa preocupação na recuperação de formas constituintes do patrimônio histórico e arquitetônico da cidade. Além da preocupação em si algumas realizações já se concretizaram, como restaurações das fachadas de alguns prédios, reformas de praças e a Reforma do largo do Pará. Mais especificamente em relação aos objetos de pesquisa, existem propostas constantes do Plano Diretor – 2006, que afetarão diretamente a Estação Cultura:

- Abertura do segundo túnel de interligação entre a região da Vila Industrial/São Bernardo e a região Central; e,
- Construção de Terminal Multimodal de Passageiros (ver Figura 32);

Figura 32 – Placa localizada próxima à Estação Central, sobre a Construção da Nova Rodoviária.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

⁷⁵ Afirmação obtida na revista Caros Amigos, 2003, pg. 27.

Com relação ao segundo túnel, este assim como o primeiro, passa por baixo da área do complexo Ferroviário Central, do qual a Estação Cultura faz parte, tendo como diretriz, a preocupação de realizá-lo de maneira que seja compatível com o projeto de revitalização do centro da Cidade. O Terminal Multimodal, está sendo construído em área do complexo Ferroviário Central (ver Figura 33), a aproximadamente 150 metros ao lado da Estação Cultura, compreenderá a nova rodoviária e um novo terminal de ônibus metropolitano. A definição da localização deste terminal tem sido alvo de debates e de muitas críticas entre especialistas, especialmente urbanistas, isto porque as vias de acesso ao local já se encontram com fluxo demasiadamente elevado de veículos.

Figura 33 – Construção do Novo Terminal Rodoviário, em área do Complexo Ferroviário.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Apesar de já estar em avançado estágio de construção, a nova rodoviária ainda é uma incógnita para quem trabalha na Estação Cultura, sendo que as expectativas ainda se limitam ao campo da especulação.

Ainda não está bem claro, pelo menos para mim, como vai ser o fluxo, porque é bem à frente, uns 600 ou 700 metros, eu não sei se essas pessoas vão passar por aqui (por dentro da Estação Cultura), ou se vão passar por lá (por fora). Então tem que se ver como é que vai ser feita essa interligação, porque a gente ainda não tem um projeto bem claro de como vai ser essa interligação entre a ferrovia e a rodoviária. Então eu não sei te responder isso com clareza não.⁷⁶

Eu acredito, Marcos, que toda a área vai ser afetada, não só aqui mas todo este entorno vai ser afetada, e quando eu falo afetada, é para melhor. A rodoviária vai trazer um desenvolvimento para a área. Tudo vai melhorar.⁷⁷

Já com relação às obras públicas estaduais que possam influir diretamente na estação, destacam-se:

- Trem Expresso Bandeirante;
- Corredor Metropolitano Noroeste.

Segundo dados fornecidos pela Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM), este trem deverá interligar os municípios de São Paulo e Campinas, tendo como ponto de parada a cidade de Jundiaí, devendo aproveitar o leito ferroviário existente. Já o Corredor Metropolitano Noroeste propõe promover a estruturação do sistema de transporte coletivo regional, buscando integrar de maneira mais eficiente o centro de Campinas e algumas cidades constituintes da Região Metropolitana de Campinas. Entretanto, estes projetos ainda são uma incógnita, tanto em relação à sua execução como em relação a Estação Cultura.

Em relação à legislação urbana, no âmbito federal, a criação do Ministério das Cidades, na primeira gestão do presidente Lula, representou um grande salto em direção a um desenvolvimento urbano mais controlado e justo. Na atuação deste órgão, pode-se destacar o Programa de Reabilitação de Áreas Urbanas Centrais e o Programa de Revitalização de Bens do Patrimônio Histórico Nacional, sendo que o primeiro propõe-se à reabilitar as áreas a que se refere a partir da recuperação

⁷⁶ Trecho da entrevista realizada com funcionário da Coordenadoria da Estação.

⁷⁷ Trecho da entrevista realizada com funcionária responsável pela Coordenadoria de Ação Cultural (CAC).

dos objetos técnicos nela presentes e de um retorno à habitação dos centros urbanos; já o segundo tem o simples objetivo de fomentar a 'revitalização' de objetos caracterizados como patrimônio histórico nacional, de forma a servir como ferramenta para alcançar os objetivos do primeiro.⁷⁸ Cabe agora evidenciar as diferenças entre a maneira de atuar dos diferentes agentes.

3.2 – Agentes público e privado na refuncionalização de enclaves anacrônicos.

Este estudo comparativo deve ter como ponto de partida uma observação apurada quanto à preservação da memória, ou seja, do patrimônio histórico e arquitetônico dos objetos. Deve-se começar pela Estação Cultura, a qual representa uma refuncionalização de cunho público, cuja relevância histórica para a cidade de Campinas é, sem sombra de dúvidas, bem maior que a do segundo objeto. Durante o seu processo de refuncionalização, foi preocupação do poder público municipal, em especial do ex-prefeito Toninho, preservar a sua constituição como Patrimônio Histórico e Arquitetônico, cuja importância não se limita ao território municipal. Observa-se que, tanto na implantação das novas funções, como na restauração da *forma*, foi respeitada a característica arquitetônica do objeto, a qual constitui a primeira, e talvez principal preocupação de quem se identifica com a Estação, como por exemplo, o ex-funcionário entrevistado:

Eu acho que pelo menos está sendo mantida a aparência da estação, porque antigamente isso aí estava abandonado, você olhava parecia que tava tudo caindo aos pedaços, agora não, depois que passou para a administração do município eles recuperaram muita coisa ali.

Em se tratando das *formas*, o processo de refuncionalização do *Chalé Eclético* apresenta duas situações distintas. Na primeira, verifica-se um cuidadoso

⁷⁸ Fonte: sítio do Ministério das Cidades, www.cidades.gov.br (março, 2007)

trabalho de reconstituição externa da construção, no qual se conseguiu trazer uma imagem condizente com a história da construção. Assim, nas palavras da historiadora Mirza Pellicciotta, o Giovanetti realizou “um belíssimo trabalho de fachada, no sentido deles trazerem aqueles lambrequinados de ferro, eu acho belíssimo”. Entretanto, em uma segunda situação, as necessidades da refuncionalização culminam em uma reconstituição interna, a qual não possui nenhum traço histórico. Ou seja, internamente, o *Chalé Eclético* não conserva sua memória, pois teve de se adaptar às necessidades de sua nova função.

[...] em compensação, o trabalho interno é absolutamente descomprometido com qualquer coisa que tenha significado naquela casa, a leitura deles de patrimônio foi muito limitada. Tanto que eu estive lá, há alguns anos, com um pessoal do IFAN, do Rio de Janeiro, e eles, de fora ficaram encantadíssimos com a casa, mas quando eles entraram, mudou o assunto. Não tem nada! Aqueles lustres, aquele vidro, a movelaria, não dialoga, então para mim é um trabalho bastante medíocre nesse ponto de vista, apesar de ser muito agradável, o espaço externo da casa é o elemento histórico mais importante...⁷⁹

Desse modo, pode-se constatar que a manutenção do aspecto arquitetônico não se mostra suficiente para a preservação da memória e da identidade de uma construção. Após uma preocupação quanto à manutenção da *forma*, é na refuncionalização em si que reside o sucesso ou não da preservação da memória, questão esta que, comumente, não é considerada nos processos de refuncionalização e, às vezes, nas suas análises. Isto porque a nova *função* não deveria ser isenta de comprometimento para com a história do objeto.

Todos os espaços ferroviários foram concedidos pelas cidades, ou através da própria municipalidade ou através de empresários da municipalidade, políticos, grandes fazendeiros. Então, nada mais justo do que devolver esse patrimônio para a municipalidade, nada mais justo [...] O que eu não acho justo é descaracterizar a porção ferroviária do

⁷⁹ Trecho da entrevista realizada com a historiadora responsável pelo estudo histórico presente no processo de tombamento.

conjunto arquitetônico! Isso que eu acho injusto. Se for para construir a nova rodoviária lá, ao menos preserve a história do local, me irrita ir a uma estação e ver a parte ferroviária postergada, abandonada, como em Amparo. Em Amparo você entra lá tem pastelaria, tem banca de jornal, e não tem nada falando da ferrovia. [...] Agora, as estações não conservam nada de sua origem! Tem de tudo, menos uma herança da ferrovia! [...] Da Paulista, em Jundiaí, o museu ferroviário está bom, vale a pena visitar. Em Campinas, é isso que está aí, o Toninho (ex-prefeito), era o sonho dele recuperar a estação, ele era um bom sujeito.⁸⁰

Ademais da preservação da memória, faz-se necessário apontar um outro elemento a ser considerado nesta análise comparativa que consiste nos ganhos alcançados pela sociedade campineira como um todo, nestes processos de recuperação.⁸¹ Para tanto, demanda-se o entendimento das diferenças entre a constituição do espaço público e do espaço privado ligadas aos objetivos de suas respectivas refuncionalizações. Faz-se necessária então uma análise da relação dialética entre espaço público e privado, oriundo da diferenciação entre bens de domínio público e bens de domínio privado, o que demanda ao menos alguma noção acerca de o que é cidadania⁸² e do direito à cidade. Doravante, interessa entender como a sociedade foi beneficiada por estes diferentes métodos.

A Jurgen Habermas, devemos, talvez, a mais completa sistematização do conceito de espaço público. Seu enfoque principal não é precisamente o do aspecto urbanístico – que obviamente ele não

⁸⁰ Trecho da entrevista realizada junto a um ex-ferroviário.

⁸¹ “O patrimônio arquitetônico da Estação foi recuperado (não restaurado) por nós, sempre com a assistência da Coordenadoria Setorial de Patrimônio Cultural (CSPC) da prefeitura e o acompanhamento do Condepacc. Em nossa opinião, a melhor maneira de preservar é usar de maneira adequada. Por isso, abrir a Estação para o povo de Campinas – que tinha na estação ferroviária central um marco cultural e afetivo muito forte, oferecendo atividades variadas, foi uma estratégia de recuperação, como primeiro passo para um posterior restauro”. Trecho de entrevista realizada junto ao ex-secretário da Secretaria de Cultura, Esportes e Turismo, Valter Pomar, um dos responsáveis pelo estabelecimento da Estação Cultura.

⁸² “É de Marshall, talvez, a mais clássica colocação histórica e sociológica de cidadania, que ele divide em três partes, justificando esta análise mais em função da história do que da lógica. Seus três elementos: o *civil* (liberdades individuais como de ir e vir, de imprensa; pensamento e fé; direito de propriedade e de justiça; contratos válidos); o *político* (participação no poder) e o *social* (tudo o que vai do direito ao mínimo de bem-estar econômico – com direito de escolha do trabalho e ao seu treinamento – e segurança ao de participação na herança e *levar a vida de um ser civilizado de acordo com os padrões que prevalecem na sociedade*)”. (YÁZIGI, Eduardo. O mundo das calçadas. 2000, pg. 332).

negligencia. É muito mais amplo, é todo processo de publicização da vida no ocidente, sem o que não se entenderia o significado maior deste fragmento de cidade. [...]

Para ele, as autoridades privadas e públicas são de uma unidade indissociável, pois derivam de um poder homogêneo. Desde o surgimento do Estado Moderno, a burguesia passa a ocupar um lugar central daquilo que é “público”. A esfera pública burguesa pode ser inicialmente compreendida como sendo a esfera de pessoas privadas reunidas em público. [...]

Falando de um novo urbanismo em muitas grandes cidades, Habermas acha que suas versões modernas nem garantem espaço à esfera privada, nem criam lugares de comunicação públicos. O que incomoda não seria o excesso de urbanização da vida, mas a perda de suas características essenciais como tal. (YÁZIGI, 2000, pg. 307 e 308).

Dessa maneira, podemos chegar a uma diferenciação maior entre o espaço público e o privado no que tange à discussão dos direitos inerentes ao primeiro, os quais, a partir de uma interpretação das propostas feitas por YAZIGI (2000, pg. 339 a 349), podem ser definidos como sendo:

- a. O direito à liberdade de ação;
- b. O direito à circulação;
- c. O direito à segurança física;
- d. O direito ao conforto;
- e. O direito à limpeza e higiene;
- f. O direito ao patrimônio arquitetônico e ambiental urbano; e,
- g. O direito à participação.

Em termos de direito ao patrimônio arquitetônico,⁸³ sua discussão já foi realizada, no que tange aos objetivos dessa dissertação, neste mesmo capítulo. Convém agora atentar para outros dois aspectos: o direito à liberdade de ação e à livre circulação, os quais serão levantados em termos de segregação sócio-

⁸³ Neste caso não se encaixa, em seu significado pleno, o uso do termo direito ambiental. No caso de considerarmos a questão do meio ambiente urbano, vale afirmar que ao eliminar a condição de abandono, qualquer refuncionalização contribui para a melhoria da situação sanitária do objeto, contanto é claro que suas atividades não sejam nocivas ao meio ambiente e à saúde pública.

espacial.⁸⁴ Ou seja, ao falarmos neste momento sobre segregação sócio-espacial, consideraremos o acesso social aos objetos e, portanto, procederemos na avaliação dos benefícios trazidos a sociedade.

A segregação é um processo que origina a tendência a uma organização espacial em áreas de “forte homogeneidade social interna e de forte disparidade social entre elas”.⁸⁵ Estas áreas segregadas tendem a apresentar estruturas sociais que podem ser marcadas pela uniformidade da população em termos de renda, *status* ocupacional [...] Em realidade, a segregação parece constituir-se em uma projeção espacial do processo de estruturação de classes... (CORRÊA, 2001, PG. 131 e 132).

A Estação Cultura, enquanto um espaço público, apresenta-se aberta a um uso cidadão (ver Figura 34); mais do que isso, ao constituir neste espaço a sede da Secretaria Municipal de Esportes, Cultura e Lazer, o poder público possibilitou um uso pleno desta área pela sociedade. Em entrevista, a responsável pela Coordenadoria de Ação Cultural, demonstra a importância da Estação Cultura para a sociedade campineira:

Este é um espaço que abriga, desde palestras, apresentações da Secretaria de Cultura, oficinas, até palestras e seminários de outras secretarias, e também, alguns pedidos da sociedade civil são desenvolvidos aqui neste espaço. [...] Eu acredito que essa cidade tenha ganho um espaço, que é tombado, ou seja, é um prédio que tem uma história, que tem tudo a ver com o desenvolvimento de Campinas, e é um espaço amplo, no qual podem ser feitas várias coisas. Então foi muito útil, uniu o útil ao agradável, você está ‘fazendo’ cultura e história em um espaço que é histórico. [...] Eu penso que aqui, para o que a

⁸⁴ Apesar de o termo **segregação**, enquanto um processo espacial, ser comumente associado à relação entre a condição sócio-econômica e a habitação, há nesta dissertação o intuito de ampliar sua utilização, de maneira que trate do direito ao acesso aos equipamentos urbanos e da imposição de barreiras sócio-econômicas ao cumprimento pleno deste direito. Assim, ao estender o uso do termo **segregação**, este acaba por ser carregado de uma perversidade ainda maior, uma vez que se amplia concomitantemente a noção impedimento do uso pleno do espaço, limitado à condição sócio-econômica. Esta condição impeditiva pode então ser observada em diversas situações do cotidiano da vida urbana.

⁸⁵ Trecho do livro: CASTELLS, Manuel. La Cuestión Urbana. Apud CORRÊA.

gente pretende fazer, que é uma cultura de qualidade, está bem adequado.

Figura 34 – Salão de exposições localizado nas dependências da Estação Cultura.



Fonte: MAK, M. A. T. F. (2007).

Esta importância se dá, mesmo que toda a potencialidade de sua função não tenha sido alcançada ainda, como nos afirma responsável pela coordenação da Estação Cultura:

Olha, no momento, o que a gente oferece é a visita, a pessoa pode vir aqui a hora que quiser durante o expediente, vem na plataforma e de vez em quando consegue ver os trens de carga passando, e geralmente nos finais de semana tem show. Na revista 'Ver e Ouvir' tem a programação de o que vai acontecer aos sábados e domingos.

O *Chalé Eclético*, por sua vez, apresenta característica oposta, estando marcada por um forte poder de inibição para o uso por indivíduos pertencentes a classes sociais desfavorecidas economicamente, o que, impreterivelmente, produz

notada segregação sócio-espacial, assim sendo, sobre sua refuncionalização, a historiadora Mirza Pelliccotta conclui:

Ah, eu não acho ideal, eu gostaria de imaginar esse espaço com um uso mais generoso, um uso menos mercantil, com um uso que pudesse trabalhar nessa perspectiva de romper esses esquadrinhamentos⁸⁶ invisíveis. O Giovanetti é um restaurante caríssimo. Eu que fiz tudo, sinto o maior prazer de ver certas coisas, mas eu mesmo não frequento, não tenho dinheiro. Muitas vezes fico comendo um cachorro-quente aqui do lado de atrás e fico olhando pra lá, não tenho dinheiro, imagina que vou ter. Quanto você paga só pra comer uma coisa lá o quanto você gasta?! Pra própria classe média é inviável. Então é proibitivo, é descompromissado, eu não vejo afinidade.

Entretanto, além de avaliar a refuncionalização sob a ótica do segregacionismo sócio-espacial, faz-se necessário ter em mente o que pensam os usuários de cada objeto, para que se possa obter ao menos uma idéia de o quanto a função social de cada objeto se realiza, ou seja, uma análise mais acurada da estrutura presente nos objetos-técnicos. Ademais de algumas visitas prévias, a ambos os objetos e inclusive como usuário destes, houve a necessidade de buscar a opinião de outros usuários. Um evento marcante em relação aos usuários da Estação Cultura foi a entrevista realizada junto a um trabalhador participante de um projeto municipal – de transformação de lixo reciclável em enfeites de natal – que estava localizado nas dependências da Estação Cultura.

Eu estou realizando um trabalho temporário aqui, estou trabalhando em um projeto de reciclados. Aí eu passei aqui e parei para ver esta exposição. [...]

Para mim significa (a Estação Cultura), além de Cultura, uma volta ao passado. Aqui você tem uma arquitetura de 100 anos atrás. Eu gostaria de estar revendo isto aqui quando funcionava o trem, eu vi, mas era muito criança. [...] o governo gasta muito e não poderia ter feito isso com a ferrovia que é bem mais prática para a exportação dos produtos, e a

⁸⁶ Entenda-se aqui, que o termo '*esquadrinhamentos invisíveis*', a que a entrevistada faz menção, se refere à segregação espacial, ou seja, trata das fronteiras virtuais que impedem o fluxo de determinado tipo de pessoa.

um custo mais baixo. E aí eles (governo) foram lá, e pelo que eu sei, pararam de mandar verba e acabaram com tudo...⁸⁷

Quando foi abordado para a entrevista, este trabalhador estava visitando uma exposição de arte organizada pela APEOESP (sindicato de professores do Estado de São Paulo). Somente em suas palavras pôde ser visualizada não só a importância da Estação Cultura, enquanto uma herança da história, mas também a relevância de sua acessibilidade a população, contribuindo na construção de sua identidade.

Já com relação aos usuários do Giovanetti V (Chalé Eclético), suas declarações convergiram para um mesmo ponto que consiste na definição das virtudes e defeitos deste estabelecimento. Com relação às virtudes, ficou claro que a qualidade dos produtos oferecidos, sua beleza e o ambiente proporcionado constituem-se nas vantagens de se freqüentar esta choperia/pizzaria, tendo como características desfavoráveis, em alguns casos, o atendimento. No entanto o que chama mais a atenção são os depoimentos de pessoas que não o freqüentam, ou o fazem com uma freqüência menor que a desejada.

O ponto negativo é que as coisas aí são muito caras. Não sei se é porque está no Cambuí, mas as coisas são um pouco mais caras: a pizza é um pouco mais cara, o lanche é um pouco mais caro, a comida é um pouco mais cara. Mais em termos de qualidade e de ambiente é muito bom mesmo. O pessoal que trabalha ali é superbom, supereducados, pessoas honestas... O que eu conheço do Giovanetti V é isso aí.⁸⁸

De uma maneira geral, qualquer um que já tenha freqüentado o Giovanetti V percebe, a primeira vista, que o ambiente e a qualidade dos produtos, necessária para a manutenção do nível de cliente desejado, são características fundamentais a manutenção da imagem deste estabelecimento. Esta qualidade propagada associada a uma prática de preços elevados, além de atrair as classes

⁸⁷ Trecho de entrevista realizada junto a um usuário da Estação Cultura que participava de um projeto social municipal.

⁸⁸ Trecho de entrevista realizada junto a uma comerciante vizinha ao Giovanetti V (Chalé Eclético)

mais abastadas, repele pessoas pertencentes a classes de menor poder aquisitivo. Entretanto, não se deve ignorar que, mesmo para as pessoas excluídas deste ambiente selecionado, o estabelecimento do Giovanetti V no Chalé Eclético é visto como uma boa solução para a subutilização, e para o uso clandestino.

... depois que eu cheguei aqui, passados uns três anos eles começaram a reformar e arrumaram tudo. Mas antes era ruim sim, você sabe, onde estiver gente usando drogas é perigoso, em qualquer lugar que tenha isso é perigoso. Então quando eles mexeram nisso (reforma) foi uma maravilha, sem dúvida o povo que morava aqui, muitos já foram embora, mas quem ainda mora aqui deve ter gostado. [...]

Eu acho que qualquer coisa que esteja abandonada com problema de gente invadindo, tem gente que põe fogo e estraga tudo, então é perigoso, qualquer lugar com este tipo de gente é complicado para quem mora perto, então se for fazer uma reforma, se for para alguém morar, se for uma coisa bonita... Sem dúvida, a melhor coisa que fizeram aí foi essa reforma.

Quanto aos outros direitos inerentes ao espaço público: tem-se que o direito à participação, enquanto um uso político deste, pôde ser considerada na discussão sobre o segregacionismo, ou não, dos objetos. Já os outros direitos, ao conforto, à higiene e limpeza, e à segurança pública, não constituem prerrogativa à análise dos atores em questão, isto porque, com relação ao último, os dois processos trouxeram melhorias significativas, porém em proporção semelhante.

TERCEIRA PARTE

Memória: Passado, Presente e Futuro.

A MEMÓRIA E A APREENSÃO DO PRESENTE

Como foi dito ainda no início dessa dissertação, e procurando manter a coerência, não apenas quanto à importância dispensada à **memória** na argumentação como também no incentivo à sua valorização na construção do futuro da sociedade, esta parte do trabalho tem o objetivo de apresentar as entrevistas realizadas em seus trechos de maior relevância, procurando inseri-las no contexto da ciência geográfica. Busca-se dessa forma alcançar um resultado profícuo na associação da memória com a ciência geográfica, a fim de compreender melhor um espaço que se apresenta como sendo um amálgama de passado, presente e futuro.

História oral é um recurso moderno usado para a elaboração de documentos, arquivamento e estudos referentes à vida social de pessoas. Ela é sempre uma história do tempo presente e também conhecida por *história viva*. Como história dos contemporâneos, a história oral tem de responder a um sentido de utilidade prática e imediata. Isto não quer dizer que ela se esgote no momento da apreensão e da eventual análise das entrevistas. Mantém um compromisso de registro permanente que se projeta para o futuro sugerindo que outros possam vir a usá-la. (MEIHY, 1996, pg. 13).

Como já foi afirmado, a história oral temática foi a forma utilizada para se trabalhar com a memória, uma vez que esta se apresenta permeada de subjetividade. No entanto, no decurso da realização das entrevistas voltadas à história oral temática, pôde ser notado que, freqüentemente, esta modalidade se funde à história oral de vida, o que se deve ao fato de que a ferrovia, elemento o que era o objetivo da entrevista, se apresenta carregada de importância para a história dos seus ex-funcionários e de quem tenha mantido estreito contato com ela.

A história oral de vida é muito mais subjetiva que objetiva. [...] A história oral de vida é o *retrato oficial* do depoente. Nesta direção, a *verdade*

está na versão oferecida pelo narrador que é soberano para revelar ou ocultar casos, situações e pessoas. [...] Por partir de um assunto específico e preestabelecido, a história oral temática se compromete com o esclarecimento ou opinião do entrevistador sobre algum evento definido. A objetividade é direta. (MEIHY, 1996, pg. 35 e 41).

Uma vez que o objeto da pesquisa possua grande relevância na história de vida do entrevistado, e que um dos objetivos da entrevista é justamente alcançar a compreensão desta importância não apenas na vida do entrevistado como no desenvolvimento da cidade, a história oral de vida vem contribuir para enriquecer os depoimentos com sua subjetividade. Por este mesmo motivo, optou-se pela realização de uma entrevista isenta de um questionário rígido, substituindo-a por uma entrevista que apenas fosse orientada por algumas questões que, por mais que atendessem a um caráter objetivo, não suprimissem a subjetividade, proporcionando maior liberdade ao entrevistado. Passa a ser papel deste trabalho avaliar e sintetizar o conteúdo da entrevista, procurando lhe conferir uma objetividade necessária sem trazer prejuízos à subjetividade, a fim de aferir um caráter mais humano.

Foram entrevistados um dos proprietários do Bar da Estação e três ex-funcionários da Cia Paulista de Estradas de Ferro, sendo: um ex-maquinista e engenheiro, um ex-chefe titular da Estação Central de Campinas e, um ex-funcionário do setor de informática da companhia.

A gente trabalha aqui há muito tempo, mais de 35 anos, com a família, desde 60. A gente começou desde cedo, eu já com 12 anos trabalhava aqui, e eu aprendi a gostar dela, então a relação que eu tenho com a ferrovia é estreita.⁸⁹

Eu trabalhei dentro da ferrovia desde 1946, [...] removido por promoção vim trabalhar aqui, na estação, vim como auxiliar de estação, aqui eu trabalhei até 1960, de 53 até 61 [...] quando eu me radiquei mesmo em Campinas, foi lá por volta de 1970 mais ou menos 78 por ai, é que eu

⁸⁹ Trecho da entrevista realizada com um dos proprietários do Bar da Estação.

vim pra cá, residir em Campinas, como agente de estação, trabalhando em vários setores da Estação. [...] E aqui eu fiquei trabalhando na Estação em vários setores até 1980 mais ou menos, depois eu fui promovido, houve aposentadoria do chefe titular da Estação e eu fui elevado ao cargo de chefe titular da Estação de Campinas.⁹⁰

Eu entrei com 16 anos. Ela era a Cia. Paulista ainda, não tinha sido encampada ainda. [...] Mas eu vou dizer uma coisa para o senhor, eu entrei carpindo esplanada [...] Então aí eu fui trabalhar em depósito, limpeza de locomotiva, fui estudando, fui aprendendo, tendo conhecimento, conhecia tudo, estudei muito. [...] Cheguei a uma conclusão, eu tenho meu nome na Alemanha, tenho meu nome nos Estados Unidos, eu fui o homem que fez o freio mais moderno do universo, acredita nisso?⁹¹

Trabalhei de 1965, na Paulista, até 1989, na FEPASA. Trabalhei 24 anos lá. Como eu já tinha trabalhado fora, me aposentei com 32 anos de serviço. Aí eu fiquei um tempo fora e, depois, fui recontratado para reformular um trabalho que eu tinha feito. Voltei e fiquei mais três anos.⁹²

Apesar de acreditar que estas pessoas sentiram grande orgulho em ter seus nomes identificados e associados à ferrovia, assim como seus pensamentos e sentimentos relacionados a ela, sua identificação será suprimida deste trabalho, com o intuito da preservação de sua integridade e de lhes evitar qualquer transtorno.

Em um primeiro momento, as entrevistas tinham o objetivo de compreender o quanto a Cia Paulista foi importante na vida das pessoas que, de alguma forma, dela participaram, e vislumbrar como era o cotidiano dos trabalhadores.

Eu tenho essa idade, o que era o Brasil a 83 anos atrás, nada. Então era sítio, carpir café, 'panhá' café, e vinha na cidade não tinha mais do que

⁹⁰ Trecho da entrevista realizada com ex-chefe titular da Estação Central de Campinas.

⁹¹ Trecho da entrevista realizada com ex-maquinista e engenheiro da Cia Paulista.

⁹² Trecho da entrevista realizada com ex-funcionário do setor de informática da Cia Paulista.

uma ferrovia, não tinha nem transporte de caminhão, aquelas coisas. Naquele tempo então só tinha a ferrovia: a Paulista, a SJ, a Mogiana, a Sorocabana, era ferrovia em toda a parte. Então a vida era uma só, o que era em uma era em todas (cidades). Não fugia das normas estabelecidas, de uma para outra. Então, era uma ferrovia bem organizada, os empregados que entravam não precisavam saber nem ler e nem escrever, ele ia para o serviço carpir, dali que iam tirando eles, com as informações daqueles que cuidavam deles que eram os feitores. Então dali iam tirando os que eram de melhor e distribuindo para lugares melhores, o próprio empregado (feitor) escolhia os empregados. Que organização!⁹³

Neste trecho pode-se observar a importância que a ferrovia teve para a produção do espaço; nota-se também que ela teve um papel “desbravador” neste sentido, uma vez que se mostrava como opção de desenvolvimento cujo acesso era possível às mais diversas pessoas. Da mesma forma que figurava como indutora de êxodo rural, consistia também em uma boa opção para quem já habitava as cidades, principalmente para os filhos dos ferroviários, de forma que a profissão se tornou uma carreira familiar.

Onde eu morava quando era garoto, meu pai trabalhava na ferrovia, ele era maquinista. O meu avô trabalhou na ferrovia, na antiga Companhia Paulista de Estradas de Ferro, meu avô era examinador de veículos. Na estação de Cordeiro, hoje é Cordeirópolis, mas naquele tempo a estação era Cordeiro. E depois meu pai entrou também na ferrovia, ali em Cordeiro, dali ele foi transferido, foi subindo, subindo... Ele era maquinista e então foi pra Bebedouro. Quando foi pra Bebedouro, eu tava com 4 anos de idade, eu vivi lá até meus 21 anos de idade, fiquei 17 anos lá. Ali, na maior parte, tinha a Vila Paulista que a turma vivia, tinha a ‘coloninha’ que era perto da estação [...] Tinha toda essa quantidade de casa que era dos empregados que viviam ali: o pessoal das máquinas, pessoal de trem, tinha o depósito que era logo ali pertinho, era só descer um campinho que tinha ali, era só descer lá e já tava no depósito, era para os empregados, principalmente estes que

⁹³ Trecho da entrevista realizada com ex-maquinista e engenheiro da Cia Paulista.

faziam os trens ficarem mais perto do local do serviço onde eles iam iniciar o trabalho [...] eu tinha um irmão que foi guarda trem em São Carlos, tinha um outro que foi chefe de estação em várias estações também, inclusive em Oswaldo Cruz, em Núbia, Jucélia, Botafogo, que era uma cidadezinha perto de Bebedouro, e várias estações que a gente trabalhava, e dali a gente foi se ambientando pra entrar na carreira de estação.⁹⁴

Além desta proximidade que os familiares dos ferroviários tinham com o trabalho dos pais, e da possibilidade de emprego fora do campo, a ferrovia tinha como atrativo sua organização nas relações de produção, sua hierarquia e metodologia de plano de carreira. Esta última, talvez devido às oportunidades que proporcionava, era sua característica mais sedutora.

Para começar, a ferrovia tinha uma organização, era uma das maiores da América Latina. A Cia. Paulista foi a maior ferrovia da América Latina por quê? Porque respeitava seus deveres e obrigações, cada empregado era um auxiliar administrativo, toda irregularidade no campo profissional era comunicada sempre para o chefe imediato para manter a ordem, a disciplina e então levar ao superior administrativo.⁹⁵

A Companhia Paulista era uma empresa muito bem organizada. Ela tinha uma disciplina muito rigorosa, muito rígida, uma hierarquia muito bem estruturada e muito bem definida, tinha um plano de carreira, tinha um sistema de capacitação de cada empregado por antiguidade, por merecimento, então, como era o exército brasileiro, ela tinha um almanaque de promoção. E aquilo funcionava rigorosamente. Se você não tivesse promoção por merecimento, teria por antiguidade, era tudo respeitado. A promoção por merecimento é um pouco subjetiva às vezes, porque quem te julga é outra pessoa, então às vezes, você podia ter uma nota inferior a de outra pessoa por qualquer problema, qualquer desavença, ou por incompetência mesmo. Mas o tempo de serviço não, ele era premiado também, também tinha, então você ia evoluindo de qualquer maneira na carreira, sempre tinha uma expectativa. E ela era

⁹⁴ Trecho da entrevista realizada com ex-chefe titular da Estação Central de Campinas.

⁹⁵ Trecho da entrevista realizada com ex-maquinista e engenheiro da Cia Paulista.

muito organizada em nível de horário, a manutenção era severíssima, os horários, a auditoria financeira, a parte de tesouraria, era tudo muito bem organizado.⁹⁶

Ao mesmo tempo em que simbolizava uma grande oportunidade para pessoas de diferentes classes sociais, a ferrovia trazia em seu bojo o advento da modernidade, a qual, a partir de sua atuação, se configurava como a modernização do território e do espaço urbano. Dessa forma, a ferrovia não era apenas uma moderna ferramenta para escoar a produção, pois ao realizar seu propósito trazia consigo a modernidade. Repousa nesta característica, então, o fato de a ferrovia, mais especificamente a Cia Paulista, ter sido indutora da modernidade, principalmente no sudeste brasileiro. Importa salientar que esta função de induzir progresso não cabia apenas à ferrovia, e sim a uma combinação entre a infra-estrutura de escoamento e a infra-estrutura de produção.

Para você ter uma idéia, a Cia Paulista foi informatizada em 1929, pouco tempo antes houve o recenseamento nos EUA, onde foi usado o sistema de cartão perfurado Holerite, inventado pelo cientista alemão Hermam Holerite, que depois criou a IBM, do Holerite surgiu a IBM, ele foi o fundador da IBM, a Paulista, alguns anos depois já foi cliente da IBM, comprou todo o sistema mecanizado da IBM e, já em 1929, implantou em Jundiaí toda sua contabilidade, folha de pagamento, estatísticas de transporte, de bilhetes vendidos, de carga transportada [...] Posteriormente, em 1967, ela comprou o primeiro computador da IBM, o primeiro computador que desceu abaixo da linha do Equador era esse da Cia. Paulista, em 1967. Aí, todo esse sistema que era tocado mecanicamente, pelo sistema holerite, migrou para o sistema de processamento eletrônico de dados, que era o computador IBM 1401, chamado 'autocoder', como um 'asssembler' hoje. E, a Paulista recrutou o pessoal para trabalhar neste computador do seu quadro de empregados. [...] Naquela época não chamávamos nem de computador, era cérebro eletrônico que se falava. Aí, nós fomos trabalhar com essa máquina, de última geração na época. [...] Então a Paulista era vanguarda na área de tecnologia, antes dos bancos. Os bancos não tinham esse sistema, nós

⁹⁶ Trecho da entrevista realizada com ex-funcionário do setor de informática da Cia Paulista.

já tínhamos. E ali nós desenvolvemos todos os sistemas, fizemos cursos na IBM, aprendemos tudo lá. [...]

O primeiro projeto de reflorestamento, e eu vou te dizer, do mundo, foi realizado pela Cia Paulista de Estradas de Ferro pelo engenheiro florestal, agrônomo, chamado doutor Edmundo Navarro de Andrade. A Paulista tinha uma fazenda em Rio Claro de aproximadamente 900 alqueires, o atual Horto Navarro de Andrade, e lá, tinha a ferrovia dentro do horto, ligando com cidadezinhas satélites de Rio Claro que iam buscar lenha para locomotivas neste horto.⁹⁷

Esta modernidade se configurava de diversas maneiras: na modernização das técnicas e tecnologias de produção, e controle de produção, assim como na capacitação dos seus funcionários; na implementação da infra-estrutura, mais especificamente de transportes, em diferentes pontos do território; e até na relação trabalhista – com o início de uma estrutura fordista de produção.

[...] a Paulista é precursora de tudo de bom que nós temos no trabalhismo brasileiro, tudo de bom. [...] Antes da lei nós já tínhamos os direitos, por exemplo: previdência social. A Paulista já tinha uma caixa de previdência, de aposentadoria e pensões dos seus empregados, chamada Caixa de Aposentadorias e Pensões da Cia Paulista de Estradas de Ferro, descontando-se um percentual do salário dos funcionários. Era semelhante, mas muito melhor que os fundos de pensões atuais. Esse sujeito que criou a caixa de previdência na Paulista se chamava Eloi Chaves, e era funcionário da empresa. Mas essa era uma preocupação de todas as estradas de ferro, todas tinham de uma forma geral uma caixa de previdência, mas a da Cia Paulista foi a precursora da Previdência Social no Brasil. Depois, um deputado o qual me foge o nome, e o próprio Getúlio Vargas, entraram com um projeto para criar o Instituto de Aposentadoria e Pensão, e a lei que tratava da criação deste instituto se chamava Eloi Chaves, em homenagem a esse ferroviário que criou as nossas caixas de aposentadoria e pensão.⁹⁸

⁹⁷ Trecho da entrevista realizada com ex-funcionário do setor de informática da Cia Paulista.

⁹⁸ Trecho da entrevista realizada com ex-funcionário do setor de informática da Cia Paulista.

A importância dispensada à ferrovia, como empresa e organização, para o desenvolvimento sócio-espacial, pode ser considerada como grande responsável pelo orgulho que os funcionários tinham em trabalhar nela, assim como o prestígio do qual gozavam junto às outras pessoas.

Eram sempre pessoas respeitadas, porque ele tinha que ser direito e correto aqui dentro e lá fora também, se não ele deixava de ser promovido. As promoções cabiam aqueles que trabalhavam direitinho, que tinha disciplina tudo eles iam levando devagar. O interesse do chefe era apresentar empregados bons pra preencher o efetivo com a necessidade que faltava. Não existe mais isso não, acabaram com isso.

99

Neste contexto, cabe aqui reconstruir, a partir da memória, a importância da Estação Central para a cidade de Campinas, que constitui o objeto de estudo deste trabalho. Se, de um lado a ferrovia constitui-se como sendo indutora de desenvolvimento para o território paulista, a Estação Central era a porta de entrada deste desenvolvimento na cidade de Campinas. As estações em geral, eram o ponto no qual a população estabelecia o contato com a ferrovia.

E aqui em Campinas tinha muito movimento, principalmente antes da inauguração da Refinaria do Planalto, que é aqui em Paulínia, tinha movimento de vagão tanque com combustíveis que era querosene, enfim todo combustível vinha, era gerado em Cubatão, carregado nestes vagões tanque. E tinha outros vagões, 'janeleiros', transporte de soja de amendoim... Tinham muitas firmas que ficavam aqui em Campinas. [...] Nessa estação, nós tínhamos um quadro de manobristas, auxiliares de estação, tinha mais três chefes ajudantes que faziam serviço de fiscalização no setor. [...] na estação tem um salão de barbeiro, não sei se existe ainda hoje, mas há cerca de um ano e meio mais ou menos eu passei ali e ainda tinha aquele salão de barbearia ali – Salão Internacional. Tinha um bar ali, todas as estações da Cia Paulista tinham o bar da estação que atendiam os passageiros, era café e conhaque uma coisa ou outra que tinha, os passageiros desciam na estação o trem

⁹⁹ Trecho da entrevista realizada com ex-maquinista e engenheiro da Cia Paulista.

parava cinco, dez minutos, dava tempo de ir tomar um cafezinho e voltar para o trem.¹⁰⁰

Todos estes trechos de depoimentos dão conta de um período áureo da ferrovia no Brasil. Nota-se que dois dos entrevistados¹⁰¹ começaram a trabalhar na Cia Paulista no período de **indução de modernidade**, e que todos os três viveram o período de **decadência** da ferrovia, sem no entanto guardar uma imagem negativa da Cia Paulista. A visão positiva em relação à ferrovia não impede, porém, que de suas memórias surjam os aspectos de sua decadência.

O grande mal do Brasil é a falta de uma política de transportes, de uma matriz de transportes. Isto porque, quando o Juscelino trouxe a Volkswagen para o Brasil, um grupo brasileiro ganhou dinheiro com isso, os *Monteiro Aranha*, e a própria Volkswagen, ou seja, as concessionárias que vieram implantar a empresa no país e a própria. Mas, a ferrovia foi sacrificada para que eles dessem certo. [...] Você pode reparar, todas as rodovias brasileiras são construídas paralelas à ferrovia, concorrentes à ferrovia, e construídas com o uso da ferrovia! Nós que levávamos o asfalto para lá! Você pega a Anhanguera, ela está ao lado da Paulista, todinha, até Ribeirão Preto, a Castelo Branco e ela esta ao longo da Sorocabana, a Anchieta está ao lado da rede ferroviária do corredor de Santos, a Dutra está ao lado da São Paulo – Rio, todas as rodovias foram feitas ao lado da ferrovia. Eu diria 1959, com a ascensão de Juscelino Kubitscheck. [...] nada degenera de um dia para o outro, trata-se de um processo. Esse processo começou exatamente na época do início do “rodoviarismo” no Brasil, se a idéia for precisar o momento, é esse aí.¹⁰²

[...] quando foi transferida a ferrovia para o comando federal já foi diminuindo, quando foram encampadas todas as ferrovias pelo governo do Estado já começou a haver uma modificação, estações intermediárias foram sendo fechadas e diminuiu bastante o fluxo tanto de trens de passageiros como o trem de mercadoria [...] o estado acabou

¹⁰⁰ Trecho da entrevista realizada com ex-chefe titular da Estação Central de Campinas.

¹⁰¹ Ex-maquinista e engenheiro da Cia Paulista e ex-chefe titular da Estação Central de Campinas.

¹⁰² Trecho da entrevista realizada com ex-funcionário do setor de informática da Cia Paulista.

entregando para o governo federal, a rede ferroviária federal era comandada pelo ministério dos transportes, que foi extinto, e passou a ser privatizada [...] a privatização foi diminuindo cada vez mais os custos de manutenção. Hoje você passa ali pelo viaduto e olha a esplanada só se vê mato, não tem mais trilho não tem mais o fio de troller, o que tem é o trem puxado com locomotiva a diesel.¹⁰³

Aqui repousa um outro objetivo das entrevistas, que era o de precisar o **marco de ruptura**, o momento em que a Estação Central abandona sua função original. Durante a busca por este marco, pôde-se observar que há uma pequena diferença na constituição deste marco para a ferrovia e para a Estação, mesmo que estejam intimamente relacionados.

Um amigo chamado Sebastião Geraldo Canineu, [...] em 1968, me alertou, disse que participou de uma reunião do Gempod e de um trabalho com a Sofrael, uma empresa francesa que veio para o Brasil para “racionalizar” o serviço ferroviário, na verdade era para acabar com ele, e ele disse que “viu o nosso fim, o fim da Paulista, eu vou morrer e você vai morrer, você talvez veja o fim ou talvez morra antes. Eu vou morrer antes, o seu pai vai morrer antes, mas talvez você veja o fim da Paulista”. E aí, o que aconteceu? Foi feito um grupo de trabalho já nesta época que tinha uns engenheiros, chamados *vendilhões do tempo*, que diziam que “passageiro não dá lucro”, eram o João Roberto Zanibonni, o Antônio Rebello – que era da mesma escola, Osmar L. Guedes, a elite pensante ferroviária paulista. Eles se esqueciam, o que o supermercado não esquece e põe as mercadorias de maior apelo no fundo e as que dão lucro na frente [...] Quando esse pessoal começou a fazer esses trabalhos em 1968, e a propor a erradicação de ramal, aí foi o “câncer”, até então era uma pré-disposição, em 1959 Juscelino plantou o “câncer” na ferrovia, e em 1968 o câncer entrou em metástase. [...] não teve mais jeito, a metástase estava formada, em 1968, mas vieram os balões de oxigênio, e as pisadas de tubo, e foi indo. O grande mal, o maior de todos, o coveiro que jogou a pá de cal em cima de tudo se chamava Mário Covas. [...] e o Alkmin era um deputado covista, que fez a “cova” de todas as estatais paulistas, ele era o presidente da Comissão de

¹⁰³ Trecho da entrevista realizada com ex-chefe titular da Estação Central de Campinas.

Desestatização do Estado. O PSDB tem esse discurso neoliberal de “Estado enxuto”, de que tem que diminuir o Estado, todo esse papo neoliberal que a gente já vem ouvindo desde 1976. [...] A ferrovia tinha sido avaliada por uma empresa de consultoria e o valor dela era descomunal [...] O Estado foi descaracterizando esse poder econômico para baratear a “noiva”, e na rodovia ele fez o contrário, ele investiu para enfeitar a “noiva”, tudo o que foi privatizado, teve primeiro uma grande despesa para enfeitar. [...] barateou tanto que um patrimônio estimado em 10 bilhões de reais foi vendido por 300 milhões, de dez bilhões para trezentos milhões foi muita diferença.¹⁰⁴

Pode-se observar então como o processo de sucateamento da ferrovia levou à transformação da Estação Central da Fepasa em um *enclave anacrônico*. Dessa forma, a privatização, que constitui **marco de ruptura** da ferrovia, foi também fundamental para o fim do transporte de passageiros, **marco de ruptura** da Estação Central, culminando com a precarização de sua forma.

Ah caiu muito, baixou quase a zero, transporte de passageiro não tem mais, não tem mais nada. Suprimiram os trens, suprimiram as estações, ramais nos quais corriam dois ou três trens por dia, ida e volta, o trecho de tronco que era de Jundiaí até a Colômbia, por exemplo, nós tínhamos ali meia dúzia de trens que iam e meia dúzia que voltavam, prefixo ímpar ia para o interior e prefixo par vinha do interior, tinha o trecho de Bauru, depois foi avançando para Marília, de Marília foi avançando até chegar em Panorama na beira do rio lá, e tinha transporte de passageiro e de carga, com o tempo foi diminuindo até fechar definitivamente.¹⁰⁵

Eu aprendi a gostar da Estação, aprendi a gostar dos ferroviários da época. Infelizmente acabou! Acabou o trem. [...] Ficou abandonado mesmo! Não ficou meio não, ficou inteiramente abandonado pelo governo do Estado de São Paulo, na época o governador era o Mario Covas, e o presidente era o Fernando Henrique Cardoso, eles abandonaram a ferrovia mesmo, com esse negócio da privatização eles deixaram à míngua. E a gente ficou tomando conta da Estação, eu e o

¹⁰⁴ Trecho da entrevista realizada com ex-funcionário do setor de informática da Cia Paulista.

¹⁰⁵ Trecho da entrevista realizada com ex-chefe titular da Estação Central de Campinas.

meu irmão, a gente fechava as portas, varria, não deixava ninguém invadir, então a gente preservou este espaço porque, na minha cabeça, eu achava que com tanto espaço era impossível não ser aproveitado.

106

Tendo sido alcançados alguns dos objetivos, havia a necessidade de levantar um outro ponto relevante para o trabalho, que era obter dos entrevistados uma avaliação do processo de refuncionalização da Estação, realizado pela prefeitura municipal e iniciado no ano de 2002. A opinião dos entrevistados quanto a este processo também foi de grande relevância, isto porque a relação estreita deles junto à ferrovia pode nos ajudar a esclarecer como a **memória** foi considerada.

Todos os espaços ferroviários foram concedidos pelas cidades, ou através da própria municipalidade ou através de empresários da municipalidade, políticos, grandes fazendeiros. Então, nada mais justo do que devolver esse patrimônio para a municipalidade [...] a Estação de Campinas, para o trem entrar em Campinas ele faz uma curva desnecessária [...] O Roque de Marco cedeu toda essa terra para a ferrovia, para a construção da estação [...] Nada mais justo que esse patrimônio volte para Campinas. [...] Em Campinas, é isso que está aí, o Toninho (ex-prefeito), era o sonho dele, ele era meio estranho, mas era um bom sujeito.¹⁰⁷

Eu acho que pelo menos está sendo mantida a aparência da estação, porque antigamente isso aí estava abandonado, você olhava parecia que tava tudo caindo aos pedaços, agora não depois que passou para a administração do município eles recuperaram muita coisa ali.¹⁰⁸

Quem viu o devido valor daqui foi o falecido prefeito Antônio da Costa, então foi ele quem veio aqui e viu, sentiu, a gente explicou para ele o abandono, a condição em que estava aqui e ele se engajou para que

¹⁰⁶ Trecho da entrevista realizada com um dos proprietários do Bar da Estação.

¹⁰⁷ Trecho da entrevista realizada com ex-funcionário do setor de informática da Cia Paulista.

¹⁰⁸ Trecho da entrevista realizada com ex-chefe titular da Estação Central de Campinas.

aqui pelo menos fosse utilizado como prédio para cultura, o que foi feito.
O que ele fez foi ótimo!¹⁰⁹

Por mais que o processo de recuperação tenha sido aprovado pelos entrevistados, fica claro que a reestruturação da ferrovia e a volta de seu funcionamento, mesmo que não como antes, é o grande desejo deles, mesmo que eles vejam esta possibilidade como sendo improvável.

Deveria ser renovado tudo, deveria voltar a correr os trens de passageiro e tudo, porque o transporte ferroviário em si é um transporte barato, o que encarece é sua manutenção. Eu acho que se voltasse a correr os trens como antigamente seria uma beleza, mas do jeito que vai indo, acho que estrada de ferro no Brasil inteiro vai morrer, não tem outro caminho. O poder público em vez de entrar em entendimento e mandar construir e melhorar a situação vai entregando para outro. Para quê, para fazer rodovia? Quando começou a correr ônibus pra todo lado e a fazer estradas boas para correr ônibus, foram tirando os passageiros foram tirando tudo da ferrovia. E agora para voltar isso aí eu acho que não vai ser muito fácil não.¹¹⁰

Ó, a ferrovia, a gente morre mas não esquece. Tem ela no coração mesmo! Tem no coração a ferrovia. O erro todo é a administração do estado, não é filho? Nós não podemos falar isso, que não é ninguém né? Mas podia conservar uma ferrovia que formou o Brasil, transportou todo o café, transportou toda a produção, enriqueceu muito o nosso Brasil. Por que acabar? Por carro? Gastar pneu, não é verdade? Não tem, não tem cabimento! Onde está essa parte administrativa? Para, pensa, analisa e chega numa conclusão do que é certo e do que é errado e parte pro lado certo, não é verdade? Então, o homem quer o dinheiro dele. É política, tudo. Acabaram com ela. Poderá voltar, mas não na nossa geração.¹¹¹

¹⁰⁹ Trecho da entrevista realizada com um dos proprietários do Bar da Estação.

¹¹⁰ Trecho da entrevista realizada com ex-chefe titular da Estação Central de Campinas.

¹¹¹ Trecho da entrevista realizada com ex-maquinista e engenheiro da Cia Paulista.

Aqui em Campinas, na rua Francisco Teodoro, tem uma vila ferroviária da Paulista, também tem vila ferroviária na rua Dr. Salles de Oliveira, o Chitãozinho & Xororó até usaram para fazer capa de um disco deles. Então a ferrovia hoje é uma capa de disco, e um apitão lá na curva, lá atrás, bem perdido, uma saudade que não volta nunca mais, não tenho esperança nenhuma de ver ela voltar...¹¹²

Tendo sido alcançados os objetivos na avaliação da **memória** relativa à ferrovia e à Estação Ferroviária, cabe ressaltar que outras entrevistas foram realizadas, sem que no entanto tenham feito uso da história oral temática, objetivando obter informações sobre o funcionamento da atual Estação Cultura e de seu processo de recuperação. Quanto ao *Chalé Eclético*, infelizmente, não foi possível entrevistar ex-moradores, por outro lado, qualquer entrevista com esse conteúdo estaria limitada à história oral de vida. Optou-se então, pela entrevista com a historiadora responsável pelo estudo histórico presente no processo de tombamento do imóvel.¹¹³

¹¹² Trecho da entrevista realizada com ex-funcionário do setor de informática da Cia Paulista.

¹¹³ As outras entrevistas estão anexas, ao fim do trabalho.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Início este processo conclusivo avaliando de modo mais direto a metodologia utilizada, assim como algumas definições que caracterizaram pressuposto de qualquer análise aqui realizada. Primeiramente, em relação ao método **regressivo-progressivo**, cabe destacar que sua utilização conjunta ao estudo de **forma, função, estrutura e processo** apresentou-se, além de compatível, muito útil ao entendimento dos objetos analisados, enquanto forma-conteúdo. Doravante, pode-se afirmar que o método proposto por Lefebvre auxilia em muito o entendimento dos processos pelos quais passou a forma e, da mesma maneira, o método proposto por Santos proporcionou uma visão mais totalitária das formas, em seu presente e de sua construção histórica.

Quanto a definição dos objetos como tendo sido **enclaves anacrônicos**, poderia restar alguma dúvida quanto esta classificação, dúvida que poderia ser desfeita uma vez que considerarmos, no caso da Estação Cultura, que o tempo relativamente curto em que esta se apresentou subutilizada não pode constituir argumento contrário a sua classificação, uma vez que não há, e nem houve, a idéia de limitá-la a quantificação do tempo de subutilização.

Com relação a classificação do Chalé Eclético, desde o início desta pesquisa esta se apresentou como um desafio, principalmente devido a função original residencial. No entanto, com o desenvolvimento das análises, foi se tornando clara sua condição de **enclave anacrônico**. Esta definição se justifica ao se considerar dois fatores: tratava-se de uma residência de alto padrão econômico, muito degradada, e localizada em um bairro verticalizado, comercial e alvo da força da especulação imobiliária; além disto, o Cambuí já não se caracteriza como sendo o refúgio das classes mais abastadas que, desde a reestruturação urbana das décadas de 1960/70, migram em direção a bairros mais afastados do centro popular, como por exemplo o Taquaral e Nova Campinas. A soma destes fatores tornou a utilização do Chalé Eclético deveras improvável, improbabilidade que aumenta ao considerar esta utilização como sendo residencial, sendo que, após um longo processo litigioso de tombamento, somente

a empresa de franquias Giovanetti apresentou, junto ao desejo, a capacidade financeira de arcar com os custos de sua refuncionalização, que incluíram um dispendioso trabalho de restauração de suas formas degradadas.

Faz-se necessário esclarecer que a definição de um objeto-técnico como sendo um **enclave anacrônico**, não significa que a retomada de sua utilização original seja impossível, significa sim que esta possibilidade se mostra, devido a diversos fatores, improvável e de difícil realização. Seguindo este pensamento, pode-se afirmar ser possível o retorno de ambos os objetos a sua função original, e que apesar de possuírem diferentes níveis de dificuldade quanto a este acontecimento, ambos pertencem a mesma classificação perante a dinâmica urbana.

Ao fazer uma ligação entre a metodologia utilizada e o termo aqui construído observa-se a necessidade de discorrer sobre as “contradições não resolvidas, as alternativas não consumadas e sobre as virtualidades não realizadas”, as quais após uma breve análise se mostram portadoras de mesmo conteúdo, ou seja, tratam do campo das possibilidades. Pensando na Estação Cultura temos na manutenção de suas atividades originais a principal, e desejada por muitos, alternativa não consumada. Já em termos de contradições não resolvidas, pode-se destacar a transformação da Estação Central, que inicialmente era símbolo do progresso, tornando-se anacrônica e disfuncional, devido a matriz de transporte adotada desde o governo de Juscelino Kubtshek. Com relação ao Chalé Eclético, muitas foram as possibilidades de seu futuro, desde ser derrubado e transformado em estacionamento¹¹⁴, ou em prédio comercial até abrigar um centro cultural ou ser sede do MIS (Museu da Imagem e do Som). Interessa entender que muitas possibilidades existiram, e que não se consumaram por diversos motivos, desde o âmbito das modificações urbanas, da especulação imobiliária ou da ingerência do Estado, até o campo mais

¹¹⁴ Dentre os projetos destinados ao Chalé, pouco antes de seu tombamento, a Santa Casa de Misericórdia queria transformá-lo em estacionamento ou, como era de sua preferência, construir no local um prédio residencial, a partir de convênios com construtoras. Antes disso, durante o período em que estava de posse desta instituição, este prédio já havia abrigado a Clausura da Comunidade de São José e a Faculdade de Medicina da UNICAMP, tentativas de refuncionalização que não obtiveram êxito, ou seja, virtualidades não consumadas.

personalista, imbuído de suas próprias peculiaridades. Nos é devido refletir acerca dos acontecimentos responsáveis pelo surgimento destes **enclaves anacrônicos** e suas posteriores ações de refuncionalização. Devemos ter em mente que o *processo* histórico nos apresenta diversas variáveis que poderiam ser responsabilizadas pelo marco de ruptura, importa ter ciência de que estas variáveis atuam em conjunto e são, ao seu modo, todas responsáveis pela construção do presente. Entretanto, faz-se necessário distinguir qual, ou quais, destas variáveis possuiu maior destaque nesta produção histórica. Em termos de ferrovia, e conseqüentemente a Estação Central, o Estado e sua política de transportes nos foi apresentado como sendo o grande vilão do seu *processo* de sucateamento, mas poderiam ser destacados diversos outros agentes como por exemplo:

- A cúpula da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, que implantou uma reestruturação administrativa que contribuiu muito para o fim do transporte de passageiros;
- A atuação do sindicato é comumente citada por ex-ferroviários como sendo uma das responsáveis pela degradação do transporte ferroviário e sua conseqüente privatização.¹¹⁵

Ainda em relação ao método utilizado, pode-se destacar que, por se tratarem de edificações que constituíam-se como sendo **enclaves anacrônicos**, mas que passaram por refuncionalizações, estas apresentam mais que um marco de ruptura. Nestes casos o primeiro marco de ruptura diz respeito ao ponto em que as *formas* abandonaram sua *função* original, apresentando posteriormente, ou até mesmo anteriormente, subutilização e degradação, enquanto que o segundo marco de ruptura diz respeito a refuncionalização destes objetos-técnicos. A existência de dois marcos de ruptura, por objeto, torna-se ainda mais interessante, e visível, ao se observar e comparar as três matrizes periódicas: a da Estação Cultura, a do Chalé Eclético e a da Cidade de Campinas. Desta forma têm-se que

¹¹⁵ “Porque quando os colegas da gente conviviam, eles falavam em greve e já estavam preparando eles, levando para um caminho diferente e já não era mais aquele homem fiel a ferrovia. Ele ia pensando que ia ganhar muito mais do que iam fazer, não ganhou, perdeu, nós perdemos.”¹¹⁵ Trecho da entrevista realizada com ex-maquinista e engenheiro da Cia Paulista.

o Período da Consolidação Industrial, e o seu fim, constituem-se responsáveis pelo surgimento de muitos **enclaves anacrônicos**, o que nos explicita o fato de que processos de crescimento acelerado e mal planejados deixam heranças mais extensas do que poderia se imaginar.

Cabe então lembrar que o objetivo desta dissertação era avaliar os benefícios trazidos para a sociedade na refuncionalização de *enclaves anacrônicos* por atores públicos e privados, isto levando-se em conta dois fatores específicos, **a preservação da memória e o acesso da população** em geral a estes objetos. Cabe lembrar que a preservação da memória constitui-se em importante ferramenta para a produção de um espaço mais justo e identitário, e também para se definir de que maneira o espaço urbano em questão se colocará no atual período técnico, científico e informacional. Já a acessibilidade aos objetos técnicos traduz como o espaço urbano se apresenta à sociedade: como elemento agregador ou como elemento segregador e proibitivo.

No que tange à **preservação da memória**, poder-se-ia afirmar que a característica histórica e arquitetônica destes bens foram devidamente resguardadas. Dois pontos, porém, devem ser levantados:

1. Devido à sua importância para a cidade, como elemento componente de sua identidade, a Estação Central não deveria, como era de se esperar, ter destino semelhante ao Chalé Eclético, isto porque algumas das descaracterizações presentes no segundo objeto, no caso a sua constituição interna, seriam ofensivas à preservação da sua memória.
2. Mesmo que tenha ocorrido alguma descaracterização interna do Chalé, a sua restauração externa foi eficiente em manter sua simbologia original de elite bucólica, sendo assim suficiente para preservar uma memória que não é tão relevante para Campinas quanto é a da Estação.

Dessa maneira, chega-se à conclusão de que a iniciativa privada, no caso a empresarial, é capaz de salvaguardar a constituição histórica e arquitetônica de uma construção, sua memória, e atender aos seus objetivos – o lucro – contanto que esta edificação não se constitua em um bem de grande relevância para a

cidade. No caso do chalé, o seu presente é, em termos histórico-arquitetônicos, muito melhor do que o futuro que lhe propunha a Santa Casa de Misericórdia.

Entretanto, mesmo que o *Chalé Eclético* não goze da importância que tem a Estação Cultura para a cidade, já que historicamente ele é muito mais uma representação de um momento do que um orientador do desenvolvimento urbano e indutor da modernidade, ambos são bens constitutivos do Patrimônio Histórico, Cultural e Arquitetônico da cidade. Esta condição de bem tombado, ao mesmo tempo em que constituem restrições ao uso destes bens, lhes confere importância para Campinas e, como bens de tamanha importância para a cidade, a avaliação de sua refuncionalização não deve se limitar à preservação da memória.

Já com relação à capacidade de **acesso da população**, ou seja, a acessibilidade do objeto, o poder público, como agente de refuncionalização, trouxe resultados muito mais expressivos para a melhoria da qualidade de vida da sociedade campineira, ao propiciar o uso pleno, e cidadão, de uma área de importância tão grande para a cidade. Mesmo que a opção mais desejada por muitos fosse um retorno a função original, este processo de refuncionalização atendeu às expectativas da sociedade, e atendeu ao caráter público que sempre permeou a Estação Central até chegar a uma Estação Cultura, resultado deveras satisfatório, ainda mais quando se constata a improbabilidade do retorno do transporte de passageiros pela ferrovia, ao menos em curto prazo.

Aqui é preciso diferenciar o financiamento da recuperação (público e/ou privado), a execução da recuperação (público e/ou privada) e o gerenciamento do espaço (público e/ou privado). No caso específico da Estação Cultura, o financiamento da recuperação contou basicamente com recursos públicos (aí incluídas empresas privadas contratadas para realizar serviços específicos); e o gerenciamento foi integralmente público. Qual a diferença que resulta disto? O caráter público do espaço.

116

¹¹⁶ Trecho de entrevista realizada junto ao senhor Walter Pomar, ex-secretário de Cultura, Esportes e Turismo de Campinas.

Quanto ao segundo objeto, seu caráter privado já se apresentou a esta pesquisa durante a análise do processo de tombamento, ao se verificar, ou melhor, ao não se conseguir verificar como se deu a negociação entre a Santa Casa de Misericórdia e a empresa Giovanetti. Isto não significa, necessariamente, que esta negociação tenha se dado de maneira irregular, ou por fins escusos; o que se critica é a falta de transparência de uma negociação que finalizou um processo marcado pela polêmica. Pode-se dizer que, mesmo que não tenha o caráter de um espaço público pleno, devido a sua constituição como propriedade privada, o Giovanetti V acaba por representar mais do que um simples espaço privado, retirado da esfera pública: se torna símbolo de uma segregação sócio-espacial que deveria ter sido extinta, sendo também o símbolo de um espaço mercantilizado, no qual a cidadania só parece se concretizar por meio do consumo. Mesmo considerando-se que a própria história do *Chalé Eclético* se define como a marca do início do processo de segregação sócio-espacial em Campinas e que o poder público não possui condições de refuncionalizar todos os *enclaves anacrônicos*, espera-se que o caráter privado inerente a algumas refuncionalização não contribua para a perpetuação de um espaço de injustiças sociais. No caso do chalé, sim, ele representa o início da segregação sócio-espacial na cidade. Entretanto, isto não significa que esta segregação deva persistir, já que dessa forma, a própria memória se tornaria maculada.

Complementando, a análise do entorno possibilitou a percepção da ação pública e privada nas imediações. Interessa entender que a condição precária em que costumam se encontrar os **enclaves anacrônicos**, principalmente em termos da ocupação clandestina, comumente é associada a criminalidade, leva a população do entorno a apresentar uma reação crítica favorável aos processos de refuncionalização, sendo eles realizados pelo poder público ou pela iniciativa privada.

Ainda que nesta análise o poder público tenha mostrado uma solução socialmente mais justa, nem sempre isto se concretizará, da mesma forma que nem sempre a iniciativa privada oferecerá como resultado de uma refuncionalização um espaço reservado aos que possuem maior poder

econômico, até mesmo porque devemos considerar que há imensa diversidade entre a constituição dos organismos privados, que podem possuir diferenças de escala ou até mesmo de princípios fundamentais, como por exemplo: grandes multinacionais, cooperativas fundamentadas na economia solidária ou até mesmo organizações não governamentais (ONGs) sem fins lucrativos. Desta forma, nem sempre o uso privado se constituirá em impeditivo ao acesso, e nem sempre o uso público atenderá plenamente a população.

Eu diria pra você que hoje em dia, exatamente por estar dentro do espaço público, que também não acho que o poder público, pelo menos no Brasil, pelo menos em Campinas, eu não acho que o poder público ele pode, ele tem condição de abraçar certas causas, não acredito. O que eu acho é que espírito público tem que abraçar a causa, e o espírito público não está necessariamente no Estado, ele está nas pessoas, está nos projetos sociais. É uma questão de cidade, de cidadania, de espírito público.¹¹⁷

O que se torna mais importante é que, como resultado deste trabalho, a sociedade como um todo despenda mais atenção aos processos de recuperação de *enclaves anacrônicos*, rejeitando e lutando contra processos calcados na reprodução de racionalidades impostas por um pensamento economicista. Tais ações podem culminar em refuncionalizações proibitivas e segregacionistas tanto pelo poder público, quando este se encontra permeado por interesses particulares, como pela iniciativa privada, a qual se fundamenta no lucro, obtido neste caso com a exploração do espaço urbano e de sua historicidade.

Entretanto, por mais que o Estado e a iniciativa privada possam realizar refuncionalizações que não possuam como finalidade beneficiar a sociedade como um todo, o Estado tem mostrado maior capacidade de realizar estes processos de maneira que a essência do espaço público seja contemplada. Isto não significa que somente o poder público deva realizá-los, mas sim que, em casos nos quais a forma-conteúdo a ser recuperada possua grande relevância para a cidade, a sua

¹¹⁷ Trecho de entrevista realizada com a historiadora Mirza Pelliccotta.

recuperação deve ser realizada pelo Estado, isto porque a relação da sociedade com o poder público, por ser calcada na cidadania, possui a capacidade de tomar a sociedade em sua totalidade, enquanto que sua relação com a iniciativa privada, fundamentada nos direitos do consumidor, é por princípio excludente.

Cabe, sobretudo ao povo, à sociedade definir qual caminho tomar e evitar que, assim, seu futuro seja o reflexo do esquecimento e da destruição do seu passado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- **Livros, Dissertações, Teses e Outros Trabalhos Científicos.**

BADARÓ, Ricardo de S. C. **Campinas: o Despontar da Modernidade.** Campinas: emu/UNICAMP, 1996.

BADARÓ, Ricardo de S. C. **O plano de melhoramentos urbanos de Campinas (1934 – 1962).** São Carlos: Tese (Mestrado) USP – Escola de Engenharia de São Carlos, 1986.

BENKO, Georges. **Economia, espaço e globalização: aurora do século XXI.** São Paulo: Hucitec, 1999.

BITTENCOURT, L. C. **Desenho urbano de Campinas: implantação e evolução.** São Paulo: S.C.P., 1990.

BOYER, Robert. **A Teoria da Regulação: uma análise crítica.** São Paulo: Nobel, 1990.

BRAGA, José. **Campinas entre o feito fetichizado e o fazer coletivo na definição dos investimentos públicos: limites e possibilidades.** Artigo encaminhado aos Anais do XI Encontro Nacional de Economia Política. 2006.

CAMILO, Ema E. R. **Guia Histórico da Indústria Nascente em Campinas (1850 – 1887).** Campinas: Mercado de Letras, 1998.

CANO, Wilson; BRANDÃO, Carlos A. (coordenadores). **A Região Metropolitana de Campinas: Urbanização, Economia, Finanças e Meio Ambiente.** Vol. 1 e 2. Campinas: UNICAMP, 2002.

CARLOS, Ana F. A. **A Cidade.** São Paulo: Contexto, 1994.

CARPINTERO, A. C. Cabral. **Momento de ruptura: as transformações no Centro de Campinas na década de 50.** São Paulo: S.C.P., 1991.

CASTEL, Robert. **As metamorfoses do Trabalho.** In Globalização: o fato e o mito. Rio de Janeiro: Uerj, 1998.

CHOAY, Françoise. **Alegoria do Patrimônio.** São Paulo: Estação Liberdade, 2001.

CORRÊA, R. L. **Região e Organização Espacial.** São Paulo: Ática, 1986.

_____. **Trajetórias geográficas.** Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001.

- _____. **O Espaço Urbano**. São Paulo: Ática, 1989.
- GERIBELLO, Denise F. **Conservação, Sobrevivência e Mudanças das Vilas operárias no Cenário Urbano atual. Três vilas operárias campineiras: um estudo de caso**. Relatório de Pesquisa. Campinas, 2005.
- GOMES, H. **A produção do espaço geográfico no capitalismo**. São Paulo: Contexto, 1991.
- HARVEY, David. **A justiça Social e a Cidade**. Tradução de Armando Correia da Silva. São Paulo: Hucitec, 1980.
- HUMMEL, Carla P. **Brownfields e Atores Sociais no Município de Rio Claro (SP): Memórias e Refuncionalizações**. Rio Claro: Tese (Mestrado) UNESP – IGCE, 2006.
- IAOCHITE, Juliana C. **Apropriação e revalorização Espaço Urbano: análise da ocorrência de Brownfields no município de Americana – SP**. Rio Claro: Tese (Mestrado) UNESP – IGCE, 2005.
- ISNARD, Hildebert. **O Espaço Geográfico**. Tradução de João Victor G. S. Pereira. Portugal: Almedina, 1982.
- LAPA, José R. A. **A cidade: os Cantos e os Antros: Campinas 1850 – 1900**. São Paulo: ediusp, 1996.
- LEFEBVRE, Henry. **Espacio y Política**. Espanha: Península, 1976.
- _____. **La revolución urbana**. Espanha: Alianza, 1983.
- _____. **O Direito à Cidade**. Tradução de Rubens E. Frias. São Paulo: Centauro, 2001.
- LEITE, T. M. C. **Entraves Espaciais: Brownfields Caracterizados por Aterros de Resíduos Sólidos Urbanos Desativados no Município de São Paulo/SP**. Rio Claro: Tese (Doutorado) UNESP – IGCE, 2005.
- LIPIETZ, A. **Lê capital et son espace**. França : La découverte/Maspero, 1983.
- MARTINS, J. S. **Henri LEFEBVRE e o retorno à dialética**. São Paulo: Hucitec, 1996.
- MAK, M. A. T. F; ORDENES, A. F. U. **Brownfields na área central de Campinas: estudo das estruturas da malha ferroviária e as possibilidades de novos usos**. Rio Claro: TCC UNESP - IGCE, 2003.

MATOS, O. N. **Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira**. Campinas: Pontes, 1990.

MEIHY, J. C. S. B. **Manual de História Oral**. São Paulo: Loyola, 1996.

NADEL, Henri. **Crise da sociedade salarial, nova pobreza**. In: THERÉT B., BRAGA, J. C. S. **Regulação Econômica e Globalização**. Campinas: UNICAMP – IE, 1998.

PEREIRA, E. A. A. **Os brownfields no município de Piracicaba (SP): a inércia do território e os ciclos econômicos**. Rio Claro: TCC UNESP – IGCE, 2003.

REIS, Nestor G. **Estação Cultura: Patrimônio Ferroviário do Povo de Campinas**. São Paulo: Via das Artes, 2004.

RUSS, Thomas H. **Redeveloping Brownfield: Landscape Architects, Planner, Developers**. USA: Macgraw Hill, 2000.

SANCHEZ, L. E. **Desengenharia: o passivo ambiental na desativação de empreendimentos industriais**. São Paulo: EDUSP, 2001.

SANTOS, Milton. **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **Espaço e Sociedade (Ensaio)**. Petrópolis: Vozes, 1979.

_____. **O Espaço do Cidadão**. São Paulo: Studio Nobel, 2000.

_____. **Manual de Geografia Urbana**. Tradução de Antônia Dea Erdens. São Paulo: Hucitec, 1981.

_____. **A Natureza do Espaço: Técnica e Tempo, Razão e Emoção**. São Paulo: Edusp, 2006.

_____. **Por uma Geografia Nova: da Crítica da Geografia a uma Geografia Crítica**. São Paulo: Hucitec, 1978.

_____. **Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional**. São Paulo: Hucitec, 1994.

_____. **A Urbanização Brasileira**. São Paulo: Edusp, 2005.

SHARP, T. **Planeamiento urbano**. Argentina: Infinito, 1959.

SINGER, Paul. **Economia política da urbanização**. São Paulo: Contexto, 1998.

SOARES, P. R. de B. **Zoneamento e segregação espacial em Campinas: das restrições de uso e ocupação do solo**. Rio Claro: Tese (doutorado) Unesp - IGCE, 2001.

SOUZA, C. L. **Fraturas urbanas e a possibilidade de construção de novas territorialidades metropolitanas: a orla ferroviária paulistana.** São Paulo: Tese (doutorado) FAU-USP, 2002.

VASQUES, Amanda R. **Refuncionalização de Brownfields: Estudo de caso na Zona Leste de São Paulo – SP.** Rio Claro: Tese (Mestrado) UNESP – IGCE, 2005.

VERDI, A. R. **Metropolização de Campinas: possibilidades no entorno da Grande São Paulo.** São Paulo: Tese (mestrado) USP – FFLCH, 1997.

YÁZIGI, Eduardo. **O mundo das calçadas.** São Paulo: Humanitas/FFLCH6/USP; Imprensa Oficial do Estado, 2000.

- **Outras Publicações e Órgãos Fornecedores de Dados**

Atlas (CD). **Campinas Metropolitana: Diversidades Sócio-Espaciais.** Campinas: REALIZAÇÃO: Núcleo de Estudos de População (NEPO) e Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional (NESUR), IE – UNICAMP, 2004.

Atlas Geográfico Melhoramentos. São Paulo: Editora Melhoramentos, 2002.

BADARÓ, Ricardo da S. C. **Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas.** Campinas: DEPLAN, 2002.

BICALHO, Marcos P; RODRIGUES, Marly. **Trilhos e Linhas: História do Transporte Coletivo em Campinas.** Campinas: PMC, Secretaria Municipal de Transportes – EMDEC, 2004.

Centro de Documentação Maria Luisa Pinto de Moura – CSPC – Secretaria Municipal de Cultura, Esporte e Laser da Prefeitura Municipal de Campinas.

CONDEPACC - Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas.

Coordenadoria Especial de Zeladoria do Centro da Cidade de Campinas.

Coordenadoria de Ação Cultural.

Coordenadoria de Extensão Cultural.

PAULA, Carlos F. de. **Santa Casa de Misericórdia de Campinas – Primeiro Centenário.** São Paulo, composto e impresso em 1972.

PLANO DIRETOR DE CAMPINAS – 2006.

PROCESSO DE TOMBAMENTO nº 004 de 21 de fevereiro de 1989.
CONDEPACC. Tombamento do Complexo FEPASA.

PROCESSO DE TOMBAMENTO nº 007 de 17 de agosto de 1988. CONDEPACC.
Tombamento de imóvel situado à rua Padre Vieira nº 1277.

Sítios Visitados

www.campinas.sp.gov.br/seplan/index.htm (março de 2007)

www.campinas.sp.gov.br/seplama/projetos/planodiretor2006/noticias/pdnoticias004.htm (março de 2007)

www.ce.cmu.edu/brownfields/home.htm - Universidade Carnegie Mellon (Pensilvânia, USA) (outubro de 2006)

www.cidades.gov.br (março de 2007)

www.clintonfoundation.org (março de 2007)

www.cnpsa.embrapa.br/cigr/fig/campinasdt-c.jpg (setembro de 2006)

www.epa.gov/swerosps/brownfields/glossary.htm#borw - Environmental Protection Agency (EPA – USA) (outubro de 2006)

www.estacoesferroviarias.com.br (setembro de 2006)

www.pitt.edu/~cities/brownfields.html - Centro Nacional para a Revitalização de Cidades Centrais – Universidade de New Orleans, abril, 1999. (outubro de 2006)

<http://superlogica.com/boletim> (março de 2007)

<http://wikipedia.org> (março de 2007)

APÊNDICE – ENTREVISTAS

MIRZA ¹¹⁸

Mak – Eu gostaria que, inicialmente, a senhora me falasse sobre a história do Chalet (atual Giovanetti V) e, se o considera importante ou não para a cidade? Até que ponto essa construção é relevante para a história de Campinas?

Pellicciotta – Olha, eu penso que essa construção, essa antiga residência, ela tem uma importância que apareceu no processo de pesquisa, a princípio, o formato dela como um Chalet, um Chalet Lambrequinado, como aparece no parecer do Carlos Lemos, parecia ser um elemento dessa arquitetura eclética, um tanto precoce, eu não consegui datar com exatidão a construção, mas ela se deu entre a década de 1880 e 1890, mais para a década de 1880, e, é o princípio de um ecletismo aparecendo em Campinas. Só que, quando eu comecei a cruzar uma série de imagens, de uma Campinas de 1870, na década anterior, e que era uma cidade já impactada pela ferrovia, construída em 1872, e você começa a ver a construção de uma série de equipamentos urbanos, como o matadouro, como as primeiras versões de algumas instituições que estão nascendo, a própria estação ferroviária, você vai observando que esse Chalet Lambrequinado parece que expressou um momento da cidade, uma projeção de desenvolvimento da cidade, e isso eu acho muito importante. Para mim é fundamental entender certos sentidos, certas preferências, porque não é necessariamente gratuito, porque você achou uma relíquia ou um desenho, é todo um imaginário social que se expressa quando você começa a ver em vários lugares. Essa década, de 1880 a 1890, é muito definitiva para Campinas, porque a cidade está enriquecendo de uma maneira muito intensa, esta é realmente uma fase áurea dela, de Campinas enquanto um epicentro de desenvolvimento do café. É um recorte de tempo muito precioso, a grande área de produção ou de escoamento do café, Campinas foi centro deste lugar, e com o deslocamento da dinâmica do café, esta área vai para dentro do oeste de São Paulo, sai daqui, vai para Ribeirão Preto, São Carlos, então foi um momento de perda. Mas Campinas foi o centro, e acho que esta arquitetura, e eu gostaria de rever este estudo, porque eu o fiz há muito tempo, mas ela é como se fosse um flash de um momento muito forte de uma cidade se projetando para o futuro.

¹¹⁸ Transcrição na íntegra da entrevista com a Historiadora Me. Mirza Maria Baffi Pellicciotta. Mestre em História pela UNICAMP, Mirza Pellicciotta realizou o estudo de levantamento histórico do *chalé eclético* da rua Padre Vieira, realizado no ano de 1990 e que consta do processo de tombamento n° 007, iniciado em 17 de agosto de 1988. Ressalta-se que foi autorizada a divulgação do nome da entrevistada.

Rica, ela busca uma cara bucólica, uma representação de uma cidade alpina, isso é uma coisa impressionante. E nesse sentido eu acho muito interessante esse Chalet, mas não ele sozinho, e também dentro de um recorte de tempo muito definido. Eu fico sempre pensando no que era essa cidade neste período, o que significava essa subida, nós vamos ter nesse momento uma série de obras que começam: a drenagem dessa área onde está o colégio Carlos Gomes, das águas que vinham do Largo do Pará, toda essa área de água começa a ser drenada, lentamente você vai ter o desenvolvimento de vários projetos de praças, na década de 70, 80, a grande trajetória da criação do jardim Carlos Gomes, que vai receber aquelas palmeiras imperiais em 1883, mas antes disso teve todo um trabalho de limpeza, de retirada de lixo, da retirada dos mercados, havia o Mercado dos Caipiras – onde está o Colégio Carlos Gomes, havia o Mercado das Andorinhas, uma região de fundo da cidade que começa a ser reurbanizada, drenada, havendo então uma subida por essa montanha em direção ao Cambuí, que é uma subida de loteamentos, para grandes especialistas, médicos da Santa Casa de Misericórdia, várias figuras, profissionais liberais, homens letrados, vinham subindo... E depois a elite cafeeira, é claro.

Mak – Ela seria então um resquício do começo de um processo de segregação espacial? De divisão do espaço de Campinas?

Pellicciotta – Completamente. Agora você imagina o que era essa Campinas de começo da década de 1870 – 80 – 90, ela está empurrando, ela está reocupando o espaço mais próximo do centro, ela está pelo espigão (eixo inicial de estabelecimento da cidade) em expansão em direção à Catedral, no Largo do Pará, você tem, em função do trem, atrás da igreja um quadriculado de ruas que começa a se estabelecer para lá, e também vai ter uma instalação importante de grandes construções urbanas, palacetes, misturados com o comércio, e esta área aqui (Cambuí) que é uma área de drenagem e de expulsão da população, há uma população muito antiga ocupando essa região, então ela é literalmente uma área de expurgo, reurbanizando e ocupando esse espaço do Cambuí. Se você observar o casario da Júlio de Mesquita, você vai ver que eles são um pouco posteriores, da década de 1910 a 1930, aproximadamente, mas esta subida (chegada ao Cambuí) data de 1870.

Mak – Esta ocupação do Cambuí, não seria um retrato de segregação, devido ao fato de que uma população mais abastada seria a responsável por essa ocupação, enquanto que a população mais pobre se alocava do outro lado da ferrovia? Sendo a ferrovia um divisor de águas entre estas classes sociais?

Pellicciotta – Sim, literalmente. Ela está reocupando, reurbanizando a área, está empurrando para lá (para o outro lado da linha férrea), e para lá você tem já o cemitério dos protestantes, o matadouro municipal, o curtume, depois a indústria, asilos de varilhosos (pessoas com varíola), então tudo isso ficava para lá, junto à área de trabalhadores. Certas instituições ocorrem já na década de 1860, 1870, e isso é assim até hoje, infelizmente Campinas está definitivamente marcada. A prova disso ocorre quando você vai para a rua 13 de Maio e vê que a população não passa da rua Francisco Glicério, quem passa para o outro lado é uma população diferente daquela que fica ao fundo da Catedral. Para mim o corte se dá na Glicério, e ela é a expansão da cidade no século XIX inteiro, porém separando, segregando. Por outro lado, eu acho que esse Chalet Lambrequinado, pode ser trabalhado no sentido da reocupação, e exclusão, redefinição do território, mas também no sentido do imaginário de uma cidade, da representação de uma cidade rica e do que ela queria para si. Eu acho muito curioso esses Chalets Lambrequinados, no alto da montanha, se você imaginar a cidade, aonde estão estes edifícios que possuem este estilo, você vai ver que estão em pontos mais altos, então há mesmo uma cidade que se apresenta toda européia. Depois, rapidamente isto se desfaz, no século XX, não há uma preferência por estilo, nós vamos ter um ecletismo geral: árabe, greco-romano, neo-neoclássico, o excesso, o 'barroquismo' no ecletismo. Mas a gente não consegue ver bem, porque nós temos todo um conjunto de grandes Solares, dos quais a gente não possui mais muita referência e que estavam todos aqui no centro, que são grandes Solares, a princípio neoclássicos, que foram construídos um pouco antes disso. Destes palacetes neoclássicos a gente tem hoje o Bingo – no Solar do Visconde de Indaiatuba, o outro fica próximo ao fórum – o Solar do Barão de Ataliba Nogueira, onde fica o MIS (Museu da Imagem e do Som) – o Solar do Barão de Itatiba, e nós temos o Solar do Barão de Itapura, que é onde está a PUC – central. Além destes quatro, somente com o uso de fotografias, para auxiliar no entendimento do momento de construção destes palacetes urbanos, em sua maioria localizados no atual centro de Campinas. Esta cidade é uma cidade que a gente apagou, e que deveria ser recomposta (estas construções) em maquetes, para que pudessem ser mais bem observadas, e entendidas com um pouco mais de clareza. Quando eu fiz o estudo sobre o Chalet, a idéia era entender quando apareceu, e porque dessa forma, os arruamentos muito certinhos, o que na verdade tinha sido isso, como se deu esse desenho urbano, mas não tivemos continuidade desta discussão, acho que seria importante a gente pensar a

formação desses bairros, a constituição desse território com um desenho próprio, para a gente entender a cidade.

Mak – Essa construção surgiu, então, como um símbolo de riqueza e poder de uma elite crescente na cidade. Na sua opinião, quando ela deixou de significar um símbolo de riqueza e poder e, passou a ser desqualificada até chegar ao abandono?

Pellicciotta – Ela não era um palacete. Ela era uma residência de médico, em uma área de profissionais liberais, esta não era uma área de nobreza, mas sim de uma burguesia enriquecida, a qual fazia parte de uma sociedade escravista, mas com novas relações. Uma coisa muito curiosa, com relação a esta construção, são os recuos dela, como ela é solta no terreno, a transformação de costumes que foi colocada dentro dessa casa – você tem a cozinha e o banheiro já integrados a casa, toda uma planta, que é completamente desconhecida, do ponto de vista da tradição de moradia brasileira, e de Campinas, diferente das casas compridas, de pequenas fachadas, e encostadas umas nas outras, eu fico imaginando o que significou para aquele momento o modelo desta casa. Impressionante! E, no entanto, não é nobre, não era da ‘nobiliarquia’. Eu acredito que a perda, do “lugar” de uma construção como esta, ela vem com a degradação do centro da cidade, você tem quase que um processo inverso, você vai consumindo um território e vai ampliando, ampliando, há um afastamento das elites, do centro, que vai se verticalizando de uma maneira fabulosa, e na medida em que você tem a verticalização, o terreno torna-se muito mais interessante que uma construção deste naipe, e ela acaba perdida dentro de um território de “palitos”, de edifícios. E, ela já não tem mais valor, ela vale pelo metro quadrado dela, foi colocado fogo nesta casa, que está em um terreno que pertence à Santa Casa de Misericórdia, e há uma série de indicações que sugerem que foi criminoso e, que tinha a ver com a especulação da terra, havia a necessidade de se livrar daquilo para poder vender por um bom preço. E foi praticamente no momento em que isto aconteceu, que o conselho de preservação tomba essa casa, e o Giovanetti, numa perspectiva interessante deles nesse sentido, devem ter feito uma proposta interessante para todos os lados, e então vem com este projeto de recuperação. Fazem um belíssimo trabalho de fachada, no sentido deles trazerem aqueles lambrequinados de ferro, eu acho belíssimo, em compensação, o trabalho interno é absolutamente descomprometido com qualquer coisa que tenha significado naquela casa, a leitura deles de patrimônio foi muito limitada. Tanto que eu estive, há alguns anos, com um pessoal do IFAN, do Rio de Janeiro, e eles de fora ficaram encantadíssimos com a casa, mas quando eles entraram, mudou o assunto. Não tem nada! Aqueles lustres, aquele vidro, a movelaria, não dialoga,

então para mim é um trabalho bastante medíocre nesse ponto de vista, apesar de ser muito agradável, o espaço externo da casa é o elemento histórico mais importante, muito interessante essa 'soltura' dele no terreno. Eu acho que a perda de valor está associada ao que aconteceu, e acontece em muitos lugares, que é a degradação de região central e, no caso de Campinas mais do que tudo, devido ao fenômeno da quantidade de estruturas (construções) que aparecem, os recursos que a região central dispõe, ela passa a valer pelo terreno. Imagina o patrimônio histórico da área, não há nem o que falar, degrada-se mesmo, porque teria sido importante para alguma coisa lá atrás, e assim perdem-se todas as pistas, assim você desfaz de todos os processos e as possibilidades dele. Porque você apaga. E o que vem por cima não é necessariamente diferente do que você acabou de apagar, você mantém o Cambuí, que é uma das áreas dessa excelência, da segregação social em Campinas, na proporção em que você apaga isso não se acha mais uma forma de ler. Eu acho impressionante o fato de que a população do lado de lá da Glicério não passa para cá, isso é uma coisa séria. Nessa questão, você vai trabalhar com outro caso, lá em cima, que é a FEPASA, que tem um lugar na memória social que é um lugar oposto, que é aonde as pessoas chegavam e aonde partiam.

Mak – Enquanto o Chalet representava um refúgio daquela área central, da confusão, da área industrial onde surgia matadouro e curtume, a Estação não, ela seria o ponto acolhedor, aquele que aceita todo mundo, não é?

Pellicciotta – O bucólico... Vale a pena você recuperar, muito importante, o espaço que tinha aqui no alto, o jardim público, que é mais velho do que essa casa, no qual os primeiros projetos de uso dessa área que se pode ver datam da década de 1850, chegou a desenhar um horto florestal onde está hoje o Centro de Convivência. Não dá certo e então imaginaram algo parecido com o Jardim Público do Rio de Janeiro, o qual eu já fotografei todo, porque, para mim ele 'dialogou' com o daqui. Então esse Jardim Público do Rio de Janeiro, para o qual Campinas olhava naquele momento, e que inspira esse nosso, é da década de 1870, e já está dando o tom dessa subida rumo ao Cambuí, porque era um jardim cercado, não se entrava nesse jardim, existia toda uma proteção dele, e ele foi construído numa área que até pouco tempo foi de fazendas, de casas de colonos, com população mais pobre, até hoje há remanescentes dessas construções no entorno, e esse já era um momento de segregação, eu penso que nessa casa (Chalé) a gente deve pensar na lógica, o que foi o Jardim Público em cima e o que foi o Jardim Carlos Gomes embaixo, têm-se na verdade dois jardins maravilhosos construídos com pouco tempo de diferença um do outro, uns dez anos. Então de fato estava se

desenhando aqui um conceito de uma cidade *boulevard*, não sei exatamente qual seria, mas que eles dialogam com alguma coisa, isso sim. Eles estavam construindo uma Campinas muito diferente, se você olhar para as mansões, tem umas mansões impressionantes na região próxima da Estação, atrás da Catedral, você vai ver ainda grandes construções de caixa, construções monolíticas. Não tem muito esse movimento no restante da cidade, um ou outro prédio você observa isso, mas não há esse conceito que aqui tem. O Largo do Pará tem uma história bastante complicada de drenagem... Todos os monumentos que você tirava da cidade ia para lá. Eu não tenho certeza, mas eu não penso o Largo do Pará com a nobreza que foi esses dois prédios aqui. Pegue pela programação cultural que eles tinham, eles tinham realizações culturais nos fins de semana como música, os hábitos de saída pras ruas, finais de semana fortes, foi uma revolução dos costumes paulistas, eu to falando de São Paulo, um território carregado. E você está vendo isso acontecer aqui em torno dessa casa é muito interessante. Eu acho muito interessante você pegar aqueles prédios com esse tipo de propósito: entender o que é fora e que nível de relação que esse prédio continua a estabelecer pra fora dele. A Estação eu acho um show, porque por mais que você queira mexer naquilo, de alguma maneira as pessoas voltam e reocupam. Você pode querer tornar aquilo mais “chique” e você não consegue, a população retoma, ela é chamada. E você não consegue fazer coisa de alta elite lá, pois não vai. Então ele é um bem quase perdido, ele pertence a memória social. E aqui você pode fazer um trabalho absolutamente descomprometido com tudo porque também ninguém vai reparar, pois as pessoas estão em outra.

Mak – Você acredita que foi salvaguardada a importância histórica desse Chalé a partir do momento que ele foi recuperado Giovanetti, porque na época tinha uma proposta do Museu da Imagem e do Som de ocupar esse Chalé, como você avalia isso?

Pellicciotta – Ah, eu não acho ideal, eu gostaria de imaginar esse espaço com um uso mais generoso, um uso menos mercantil, com um uso que pudesse trabalhar nessa perspectiva de romper esses esquadrinhamentos invisíveis. O Giovanetti é um restaurante caríssimo. Eu que fiz tudo sinto o maior prazer de ver certas coisas, mas eu mesmo não frequento, não tenho dinheiro. Muitas vezes fico comendo um cachorro-quente aqui do lado de atrás e fico olhando pra lá, não tenho dinheiro, imagina que vou ter. Quanto você paga só pra comer uma coisa lá o quanto você gasta?! Pra própria classe média é inviável. Então é proibitivo, é descompromissado, eu não vejo afinidade. Eu acho que o Giovanetti trabalha bem com a memória no sentido genérico dela, a não ser quando ele mexe com a sua própria memória, como é caso do Giovanetti que está

bem no Largo do Rosário, ali não há uma preservação da sua própria história. Ali naquele Giovanetti já tive casos com o Giovanett quando a gente era do diretório acadêmico da Unicamp, nós estávamos tentando tombar o prédio em que eles estavam, ali do lado o Jóquei Clube, eles destruíram o prédio, eles detonaram todas as argamassas internas pra gente não conseguir o tombamento. Eu não tenho muito romantismo com o Giovanetti não. Tanto que lá não foram eles que desencadearam aquele processo de restauração, foi o diretório acadêmico da Unicamp, a gente trouxe arquiteto, o Toninho (ex-prefeito de Campinas) fez um trabalho lá, meu pai na época era arquiteto, os dois fizeram trabalho gratuito pra nós, que era pra retomada de um sentido de prédio, e o Giovanetti lá não tinha tradicionalmente aquele negócio de azulejo amarelo, que eu me lembro muito bem, que era um bar tradicional. E quando a gente sai, ele fecha a nossa parte, engloba o prédio, já tinha arreventado tudo, e ele cria aquele estilo baseado no que a gente tinha feito como DCE da Unicamp. Então eu penso que o Giovanetti tem muito esse compromisso, vejo gente inteligente, gente que percebe que isso tem um valor inestimável, mas acho que a prova disso é o interior dessa construção. Então eu penso que, por outro lado, não é o ideal, é ótimo, é ótimo. Acho que é milhares de vezes melhor ter transformado num bar, num lugar agradável que a gente possa ter sentimento de espaço, essa belíssima recomposição externa que eles fizeram, de alguma maneira é uma marca da cidade, a beleza do Chale, fantástica, ela está lá colocada. Então dentro das possibilidades que nós temos, eu acho que ótimo.

Mak – De certa forma então o poder público teria um *modus operandi* de recuperação no qual ele preserva melhor essa identidade, só que ele também não tem a capacidade de dar conta de todos esses prédios?

Pellicciotta – Eu diria pra você que hoje em dia, exatamente por estar dentro do espaço público, que também não acho que o poder público, pelo menos no Brasil, pelo menos em Campinas, eu não acho que o poder público ele pode, ele tem condição de abraçar certas causas, não acredito. O que eu acho é que espírito público tem que abraçar a causa, e o espírito público não está necessariamente no Estado, ele está nas pessoas, está nos projetos sociais. É uma questão de cidade, de cidadania, de espírito público. A gente aqui no departamento está fazendo um trabalho nesse sentido, um trabalho de educação no olhar, um trabalho de valorização, de criação, de construção de parcerias, agora nós vamos trabalhar com educação, estamos levando todo nosso projeto para a rede municipal, com a idéia de que isso vai para o aluno, que isso entre no sangue, que vai pelo professor. A questão é que a gente construa lentamente o entendimento de que esse

patrimônio é um patrimônio coletivo, e é um patrimônio que tem que ter a sua memória, que tem que ser democratizado, ter acesso. O turismo é um fantástico mecanismo pra isso, o turismo trabalha com articulação. Quando a cidade é segregada, o turismo tem que fazer esse movimento, está tendo como fazer e isso é importante. Até o governo itinerante é interessante, o turismo andou fazendo umas experiências: pegar as pessoas que vivem em áreas muito longínquas, e levavam pra dentro de Sousas, Joaquim Egídio, pessoas que nunca viram, nem sabem que existe esses lugares. O nosso mapa, se a pessoa souber lê-lo, ela sabe como chegar, como ela vai até Joaquim Egídio, identifica os lugares importantes, qualidade de vida que tem nas áreas mais pobres. Só que eles não tem essa ferramenta maravilhosa de construir novas circulações. Mas isso depende de vontade política, de projetos, de consolidação de intervenções públicas, o que significa que coisas têm que passar de uma eleição para outra, e nada disso é garantido pelo poder público, nada. Não há controle sobre isso, não há responsabilidade para poder cobrar deles. Então, eu acho que o Giovanetti fez um trabalho importante para a cidade, sejam quais foram suas motivações.

Mak – Ainda mais perto da perspectiva de que a Casa de Misericórdia queria derrubá-lo para fazer um estacionamento ou um outro prédio.

Pellicciotta – Excelente! Tiveram sensibilidade, investiram, e investiram direito, investiram certinho, recuperaram a área externa lindíssimamente. Mas uma coisa que eu te convido a conhecer, que seria muito importante que você conhecesse, é o trabalho que eles estão fazendo aqui na Santa Casa de Misericórdia. Porque aqui a idéia de você trabalhar a memória dentro dessa região segregadora, só que uma instituição que foi uma instituição de homens pobres, instituição de cunho social enorme. E essa instituição carrega uma memória fantástica de pobreza e a gente está trabalhando no patrimônio, resgatando isso e trazendo nas marcas da restauração, contando usos, como é uma restauração que ficou includente, uma restauração contínua que vai perguntando e a gente vai construindo mostrando o que estamos descobrindo, é outra história, ligada ao pessoal do sindicato da saúde que esta fazendo essa ocupação, então tem cunho social fantástico. Porque o sindicato da saúde é voltado aos trabalhadores da área da saúde, que em geral são aqueles que ganham nada, são pouquíssimos qualificados, são os atendentes, os enfermeiros, não é a nata dos médicos, é a outra parte do leite. Então são essas pessoas que são as promotoras aqui de uma ação e muito bem conduzido esse trabalho, e então nos estamos dialogando com a memória de uma instituição viva, de altíssima elite que é a mesa administradora da Santa Casa que é a irmandade da Santa

Casa de Misericórdia e que por outro lado tem essa mescla dessa pobreza e ao mesmo tempo muito impressionante a história e eu acredito que a gente está trabalhando com conceitos de preservação muito novo, no exercício dele. O que é outra coisa, quer dizer, é privado mas tem o sentido público, historicamente definido e que agora tem uma finalidade muito democrática de incorporação dos trabalhadores da saúde na história da cidade, então é outro caminho da preservação, ela vai parar em outro lugar que não é o lugar que vai o Giovanetti ou que vai a Estação Cultura, são outras possibilidades. Porque eu acho que a questão é o trabalho da sociedade civil, eu acho que a construção de cidadania e de direitos públicos e de pertencimento é gerido pela sociedade, que ela que tem que cobrar esse Estado de simplesmente fazer o que tem que fazer.

WALTER POMAR ¹¹⁹

1ª. Pergunta – Como foi o processo de estabelecimento da Secretaria da Cultura na antiga estação FEPASA, assim como o planejamento para a “construção” da atual Estação Cultura?

O prefeito Antônio da Costa Santos, poucos dias antes de ser assassinado, renovou o decreto que tornava aquela área (bem como de outras áreas) “de utilidade pública, passível de desapropriação”. Com isso, bloqueou a tentativa de vender aquele terreno.

Em dezembro de 2001 eu assumi a secretaria de Cultura, Esportes e Turismo da cidade de Campinas. No início de 2002, decidi transferir a sede da Secretaria para o prédio da Estação Central. Essa decisão foi tomada por mim, devido a uma série de motivos. Um deles era ligado ao funcionamento da secretaria, que até então estava no Lago do Café. Outro era ligado ao projeto de revitalização da área central da cidade. Um terceiro motivo era vinculado à melhor ocupação e preservação daquele espaço. Uma vez no local, estabelecemos um plano inicial de ocupação do espaço e sua transformação num centro de atividades culturais, o que foi oficializado em agosto de 2002, com o lançamento da Estação Cultura. A partir de então, estabelecemos como meta dar uso e ocupar o conjunto daquele espaço.

2ª. Pergunta – Como se deu a negociação junto à empresa concessionária da ferrovia?

¹¹⁹ Entrevista realizada via e-mail com o senhor Walter Pomar, ex-secretário de Cultura, Esportes e Turismo de Campinas. Walter Pomar foi responsável pela instituição da Estação Cultura, ao sediar no prédio a Secretaria Municipal, no ano de 2002.

Tratamos inicialmente com a Ferroban (e sua sucessora), bem como com a RFFSA. Da nossa parte, havia uma decisão muito clara: aquele espaço era público e sua preservação/ocupação era uma tarefa da administração municipal. Nosso objetivo, ao negociar com a Ferroban, era garantir que o espaço continuasse sendo utilizado para atividades de transporte ferroviário, sem que isso implicasse em riscos para a segurança dos usuários da Estação Cultura. Acho que por isso (coincidíamos que aquele espaço deveria continuar sendo utilizado para transporte ferroviário), conseguimos um *modus vivendi* bastante razoável.

3ª. Pergunta – Durante o processo de refuncionalização, como a Secretaria da Cultura procedeu em relação a importância do patrimônio arquitetônico? Ao mesmo tempo, quais eram os objetivos quanto aos benefícios a serem oferecidos para a sociedade com o estabelecimento da sede na Estação Cultura?

O patrimônio arquitetônico da Estação foi recuperado (não restaurado) por nós, sempre com a assistência da Coordenadoria Setorial de Patrimônio Cultural (CSPC) da prefeitura e o acompanhamento do Condepacc. Em nossa opinião, a melhor maneira de preservar é usar de maneira adequada. Por isso, abrir a Estação para o povo de Campinas – que tinha na estação ferroviária central um marco cultural e afetivo muito forte, oferecendo atividades variadas, foi uma estratégia de recuperação, como primeiro passo para um posterior restauro.

4ª. Pergunta – Na sua opinião, quanto a refuncionalização de prédios abandonados, ou subutilizados, quais são as diferenças fundamentais entre a realização deste processo pela iniciativa privada ou pelo poder público?

Aqui é preciso diferenciar o financiamento da recuperação (público e/ou privado), a execução da recuperação (público e/ou privada) e o gerenciamento do espaço (público e/ou privado). No caso específico da Estação Cultura, o financiamento da recuperação contou basicamente com recursos públicos (aí incluídas empresas privadas contratadas para realizar serviços específicos); e o gerenciamento foi integralmente público. Qual a diferença que resulta disto? O caráter público do espaço.

Funcionários da Estação Cultura¹²⁰

Mak – O que o senhor poderia dizer sobre o funcionamento da Estação Cultura?

¹²⁰ Transcrição de entrevista realizada junto a funcionários da Estação Cultura. Entrevistados: 1º. Funcionário – trabalha na coordenadoria da Estação, e 2º. funcionário – responsável pela Coordenadoria de Ação Cultural (CAC), órgão componente da Secretaria Municipal de Esportes, Cultura e Lazer.

1º. Funcionário – Funciona aqui, hoje, a Secretaria de Cultura, Esportes e Lazer. Então, cada porta que você vê tem um departamento, um setor, como por exemplo: Cultura, aqui é a Coordenação da Estação, o Expediente. Então, aqui é um setor da Prefeitura, e a tendência aqui é melhorar a cada dia. A gente tem o CEPROCAMP, que é o centro profissionalizante de Campinas, e agora está vindo a Junta Militar para cá, para fazer alistamento e tudo mais.

Mak – E o que vocês oferecem para a população? O que é promovido neste prédio, que tenha o objetivo de atender diretamente à sociedade?

1º. Funcionário – Olha, no momento, o que a gente oferece é a visita, a pessoa pode vir aqui a hora que quiser durante o expediente, vem na plataforma e de vez em quando consegue ver os trens de carga passando, e geralmente nos finais de semana tem show. Na revista ‘Ver e Ouvir’ tem a programação de o que vai acontecer aos sábados e domingos.

2º. Funcionário – Este é um espaço que abriga, desde palestras, apresentações da Secretaria de Cultura, oficinas, até palestras e seminários de outras secretarias, e também, alguns pedidos da sociedade civil são desenvolvidos aqui neste espaço. Nós temos a casa de cultura do *hip hop*, que é entendida como uma casa de cultura temática, localizada do outro lado da linha com acesso pela rua Francisco Teodoro – Vila Industrial. Aquele espaço hoje é pequeno, na gestão anterior era maior, porém de difícil acesso. As pessoas que atuam nessa área, que dançam o *break*, utilizam aqui, a plataforma, todos os finais de semana. De maneira geral, a mudança para cá foi melhor para quem atua nesta área, porque este é um espaço livre. Então eles podem fazer a ‘evolução’ deles, da melhor maneira possível.

Mak – Se não me engano, no dia da virada cultural, os eventos foram realizados aqui, não é?

2º. Funcionário – Isso, a ‘virada paulista’, este foi um dos espaços utilizados para este evento.

Mak – Quanto à instalação da nova rodoviária, que será nas proximidades da estação, qual é a perspectiva de vocês sobre isso?

1º. Funcionário – Ainda não está bem claro, pelo menos para mim, como vai ser o fluxo, porque é bem à frente, uns 600 ou 700 metros, eu não sei se essas pessoas vão passar por aqui (por dentro da Estação Cultura), ou se vão passar por lá (por fora). Então tem que se ver como é que vai ser feita essa interligação, porque a gente ainda não tem um

projeto bem claro de como vai ser essa interligação entre a ferrovia e a rodoviária. Então eu não sei te responder isso com clareza não.

2º. Funcionário – Eu acredito, Marcos, que toda a área vai ser afetada, não só aqui mas todo este entorno vai ser afetada, e quando eu falo afetada, é para melhor. A rodoviária vai trazer um desenvolvimento para a área. Tudo vai melhorar.

Mak – Na sua opinião, o que a sociedade campineira, como um todo, ganhou com o estabelecimento da Secretaria de Cultura para este prédio e, qual seria a importância da Estação Cultura para a população de Campinas?

2º. Funcionário – Eu acredito que essa cidade tenha ganho um espaço, que é tombado, ou seja, é um prédio que tem uma história, que tem tudo a ver com o desenvolvimento de Campinas, e é um espaço amplo, no qual podem ser feitas várias coisas. Então foi muito útil, uniu o útil ao agradável, você está ‘fazendo’ cultura e história em um espaço que é histórico. Ela é de grande importância, mas eu ainda acho que, para o porte de Campinas, seria necessário um espaço maior. Mas, quando você pensa que é um prédio histórico, eu penso na adequação. Outro dia mesmo, aconteceu aqui na plataforma da estação, a finalização de uma oficina, que foi contemplada pelo FIC, que é o Fundo de Investimento da Cultura, da Secretaria de Cultura Municipal. Então foi muito agradável, porque foi bem em frente ao bar, assim as pessoas que estavam no bar tiveram a chance de assistir à um espetáculo, e quem veio de fora teve a oportunidade de beber ou comer alguma coisa no bar. Eu penso que aqui, para o que a gente pretende fazer, que é uma cultura de qualidade, está bem adequado. A não ser quando acontecem grandes shows, que este espaço não comporta, eu penso que deveríamos ter um espaço maior.

Transcrição de entrevista realizada junto a um dos proprietários do bar da Estação

Mak – Emílio, eu gostaria de saber como é que foi a relação de vocês com a Estação, ao longo de todo este tempo que vocês estão aqui?

Proprietário do Bar – A gente trabalha aqui há muito tempo, mais de 35 anos, com a família, desde 60. A gente começou desde cedo, eu já com 12 anos trabalhava aqui, e eu aprendi a gostar dela, então a relação que eu tenho com a ferrovia é estreita. Eu aprendi a gostar da Estação, aprendi a gostar dos ferroviários da época. Infelizmente acabou! Acabou o trem. Há projetos de volta, mas, só projetos.

Mak – Como foi o tempo que aqui ficou, ‘meio’ que abandonado pelo poder público?

Prop. – Ficou abandonado mesmo! Não ficou meio não, ficou inteiramente abandonado pelo governo do Estado de São Paulo, na época o governador era o Mario Covas, e o presidente era o Fernando Henrique Cardoso, eles abandonaram a ferrovia mesmo, com esse negócio da privatização eles deixaram à mingua. E a gente ficou tomando conta da Estação, eu e o meu irmão, a gente fechava as portas, varria, não deixava ninguém invadir, então a gente preservou este espaço porque, na minha cabeça, eu achava que com tanto espaço era impossível não ser aproveitado.

Mak – E o que o senhor pensa sobre a atual utilização do prédio, a atual Estação Cultura?

Prop. – É começou... Quem viu o devido valor daqui foi o falecido prefeito Antônio da Costa, então foi ele quem veio aqui e viu, sentiu, a gente explicou para ele o abandono, a condição em que estava aqui e ele se engajou para que aqui pelo menos fosse utilizado como prédio para cultura, o que foi feito. O que ele fez foi ótimo!

Mak – E qual é a sua perspectiva quanto à instalação da nova rodoviária nas proximidades?

Prop. – Vai ser bem próximo, mas em relação à distância não vai afetar tanto, porque vai ser perto da antiga. Vai ser uma rodoviária moderna, mas eu não sei se vai afetar muito. Para mim não vai afetar em nada, já para o comércio em volta (da Estação) eu não sei porque vão sair os ônibus aqui da frente, o que talvez mude bastante o panorama. Já com relação ao projeto de trem metropolitano, se vier vai ser melhor para mim.

Mak – Para você, a melhor mudança seria a instalação de um trem metropolitano aqui?

Prop. – A sim. Precisa mudar, hoje em dia com a questão da crise energética, de que vai acabar o petróleo, a busca por outra alternativa de combustível, o biocombustível, quer dizer, o transporte de massa é primordial, tem que ter transporte de massa. Não sei se em longo prazo ou em curto prazo, mas que o transporte de massa tem que ser visto com outros olhos, isso eles vão ter que ver. Esse negócio de um carro para cada pessoa não dá não.

Entrevista realizada junto a uma comerciante localizada no entorno do Chalé. ¹²¹

Mak – Como estava a situação do Chalé antes de ser reformado pelo Giovanetti V?

Comerciante 1 – A casa era deste formato que esta aí (hoje) só que toda depredada, faltava porta, faltava tijolo, tudo caindo, e aquela parte de baixo (porão) não existia, eles que fizeram. Era tudo cheio de lixo e ‘tranqueira’.

¹²¹ Comerciante proprietária de uma banca de alimentos instalada próxima ao Chalé desde 1994.

Mak – Havia moradores de rua habitando o lugar?

Comerciante 1 – Tinha, sempre tinha, a gente via eles saindo de manhã. Tinha moleque de rua, eles vinham para usar droga, esse tipo de coisa...

Mak – Na sua opinião eles traziam algum perigo para as outras pessoas, ou mesmo para vocês que trabalhavam aqui ao lado?

Comerciante 1 – Sem dúvida! Sem dúvida, porque aonde tem este tipo de pessoa tem de tudo. Eles saíam de lá e mexiam com as pessoas da rua, é complicado, não é? Só que depois que eu cheguei aqui, passados uns três anos eles começaram a reformar e arrumaram tudo. Mas antes era ruim sim, você sabe, onde estiver gente usando drogas é perigoso, em qualquer lugar que tenha isso é perigoso. Então quando eles mexeram nisso (reforma) foi uma maravilha, sem dúvida o povo que morava aqui, muitos já foram embora, mas quem ainda mora aqui deve ter gostado.

Mak – Na avaliação da senhora essa reforma foi excelente.

Comerciante 1 – Ah para mim sim. Eu acho que qualquer coisa que esteja abandonada com problema de gente invadindo, tem gente que põe fogo e estraga tudo, então é perigoso, qualquer lugar com este tipo de gente é complicado para quem mora perto, então se for fazer uma reforma, se for para alguém morar, se for uma coisa bonita... Sem dúvida, a melhor coisa que fizeram aí foi essa reforma.

Entrevista realizada junto a proprietária de uma banca de jornal vizinha ao Chalé.

Mak – Como era o Chalé antes da reforma do Giovanetti V?

Comerciante 2 – Eu sempre morei em Campinas, eu nasci aqui, só que quando eu comecei a freqüentar mais o Cambuí já estava reformada, mas as pessoas falaram para mim que tinha sido um hospital da UNICAMP, que depois foi abandonado e depois reformado. Eu não presenciei, mas as pessoas me contavam.

Mak – O que a senhora pensa do Giovanetti V? Quais seriam os pontos positivos e negativos deste estabelecimento?

Comerciante 2 – Olha é muito bom... O ponto negativo é que as coisas aí são muito caras. Não sei se é porque está no Cambuí, mas as coisas são um pouco mais caras: a pizza é um pouco mais cara, o lanche é um pouco mais caro, a comida é um pouco mais cara. Mais em termos de qualidade e de ambiente é muito bom mesmo. O pessoal que trabalha ali é superbom, supereducados, pessoas honestas... O que eu conheço do Giovanetti V é isso aí.

ENTREVISTA REALIZADA JUNTO A UM USUÁRIO DA ESTAÇÃO CULTURA¹²²

Mak – Com que frequência você vem à Estação Cultura? Que tipo de atividades você realiza aqui?

Usuário – Eu estou realizando um trabalho temporário aqui, estou trabalhando em um projeto de reciclados. Aí eu passei aqui e parei para ver esta exposição.

Mak – O que significa para você esta Estação?

Usuário – Para mim significa, além de Cultura, uma volta ao passado. Aqui você tem uma arquitetura de 100 anos atrás. Eu gostaria de estar revendo isto aqui quando funcionava o trem, eu vi, mas era muito criança.

Mak – Que avaliação você faz do trabalho que a prefeitura fez aqui? Recuperando este lugar.

Usuário – O que, da Estação ou da ferrovia?

Mak – Da Estação, que chegou a estar abandonada e foi transformada em Estação Cultura.

Usuário – A avaliação que eu tenho é que o governo gasta muito e não poderia ter feito isso com a ferrovia que é bem mais prática para a exportação dos produtos, e a um custo mais baixo. E aí eles (governo) foram lá, e pelo que eu sei, pararam de mandar verba e acabaram com tudo... é isso aí.

¹²² Trata-se de uma pessoa que trabalhava em um projeto municipal de reciclagem de lixo, e que em seu horário de folga visitava uma exposição de arte, localizada no hall de entrada da Estação Cultura, realizada pela APEOESP (sindicato de professores do estado de São Paulo).

ANEXO – PLANO DIRETOR: CAMPINAS 2006

Neste anexo estarão contidos alguns pontos do novo Plano Diretor da cidade de Campinas, ano 2006.¹²³

LEI COMPLEMENTAR Nº 15 DE 27 DE DEZEMBRO DE 2006

(Publicação DOM de 29/12/2006:03)

Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Campinas A Câmara Municipal aprovou e eu, Prefeito do Município de Campinas, sanciono e promulgo a seguinte lei:

TÍTULO I – DO PLANO DIRETOR E DA POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO DO MUNICÍPIO

CAPÍTULO IV – DA FUNÇÃO SOCIAL DA CIDADE E DA PROPRIEDADE

[...]

Art. 7º - A cidade cumpre sua função social quando proporciona condições adequadas de habitabilidade, trabalho, lazer, cultura, educação, esportes, mobilidade, saúde, meio ambiente e cidadania, de acordo com os objetivos estabelecidos no art. 2º desta Lei Complementar.

[...]

Art. 9º - A propriedade cumpre sua função social quando atende às exigências fundamentais de planejamento, ordenação e aos mecanismos de gestão urbana, rural e ambiental expressos nesta Lei Complementar e nas leis de estruturação urbana e rural do Município.

Art. 10 - A intervenção do Poder Executivo Municipal na propriedade imóvel terá como finalidades principais:

I – compatibilizar a densidade populacional e o uso e ocupação do solo e dos imóveis aos condicionantes ambientais e à disponibilidade ou possibilidade de adequação de infra-estrutura e serviços urbanos;

¹²³ Obtido junto ao sítio:

www.campinas.sp.gov.br/seplama/projetos/planodiretor2006/noticias/pdnoticias004.htm

II – promover operações que permitam a implantação de infra-estrutura e de serviços públicos em áreas com intensiva ocupação do solo e diversificação de usos;

III – promover o adequado aproveitamento dos imóveis não edificados, subutilizados e não utilizados;

[...]

§ 1º - Considera-se imóvel não edificado a terra nua desprovida de qualquer edificação e que não atenda à utilização prevista na legislação específica.

§ 2º - Considera-se subutilizado o imóvel cujo aproveitamento esteja abaixo do mínimo definido na legislação específica.

§ 3º - Considera-se não utilizado o imóvel que, a par de possuir edificação, encontra-se abandonado ou não habitado, incluídas as construções paralisadas ou em ruínas.

§ 4º - A aplicação do Inciso III dependerá de estudos técnicos específicos.

[...]

SEÇÃO I – DAS MACROZONAS DE PLANEJAMENTO

Art. 21 - O Macrozoneamento tem por finalidade ordenar o território, dar base para a reformulação das áreas de atuação dos gestores públicos e possibilitar a definição de orientações estratégicas para o planejamento das políticas públicas, programas e projetos em áreas diferenciadas, objetivando o desenvolvimento sustentável do Município, que será dividido em 09 (nove) Macrozonas, a saber:

I – MACROZONA 1 – Área de Proteção Ambiental – APA: abrange os distritos de Sousas e Joaquim Egídio, parte da APA Estadual dos rios Piracicaba – Juqueri Mirim, a área do interflúvio do Rio Atibaia/Jaguari e a região dos bairros Carlos Gomes, Monte Belo e Chácaras Gargantilha;

II – MACROZONA 2 – Área de Controle Ambiental – ACAM: área predominante rural, localizada na região Norte/Nordeste do Município, onde se deve controlar a urbanização e incentivar as características rurais, com estabelecimento de critérios adequados de manejo das atividades agropecuárias, de exploração mineral e de parcelamento do solo;

III – MACROZONA 3 – Área de Urbanização Controlada – AUC: compreende o distrito de Barão Geraldo, apresentando dinâmicas distintas de urbanização que demandam controle e orientação para evitar processo de ocupação desordenado;

IV – MACROZONA 4 – Área de Urbanização Prioritária – AUP: área urbana intensamente ocupada, onde se fazem necessárias a otimização e racionalização da infra-estrutura

existente, o equacionamento das áreas de sub-habitação e o incentivo à mescla de atividades e à consolidação de sub-centros;

V – MACROZONA 5 – Área Prioritária de Requalificação – APR: compreende a zona oeste do Município, abrangendo a região entre o Complexo Delta e as Rodovias Bandeirantes e Santos Dumont, apresentando intensa degradação ambiental, concentração de população de baixa renda, carência de infra-estrutura, de equipamentos urbanos e de atividades terciárias, necessitando de políticas que priorizem investimentos públicos e sua requalificação urbana;

VI – MACROZONA 6 – Área de Vocação Agrícola – AGRI: região localizada a leste da Rodovia Santos Dumont, compreendida por zona rural onde devem ser estabelecidos incentivos   atividade agrícola, de maneira a garantir o desenvolvimento dessas atividades com destaque para a fruticultura na região da Pedra Branca;

VII – MACROZONA 7 –  rea de Influência da Opera o Aeroportuária – AIA: localizada ao sul do Município,  rea onde se destaca a presença estruturadora do Aeroporto Internacional de Viracopos, que representa grande barreira física e condiciona as atividades e a ocupa o da região;

VIII – MACROZONA 8 –  rea de Urbaniza o Específica – AURBE: localizada a nordeste do Município, desenvolve-se ao longo do corredor da Rodovia D. Pedro I e da Rodovia Adhemar Pereira de Barros,  rea onde se verifica a presença de grandes estabelecimentos de atra o regional e loteamentos habitacionais de padrão médio e alto, desconectados entre si, com grande fragilidade na sua articula o viária e excessiva dependência do sistema rodoviário estadual para acesso;

IX – MACROZONA 9 –  rea de Integra o Noroeste – AIN: localizada a norte do Município,  rea com características específicas de urbaniza o, concentrando grandes conjuntos habitacionais e usos comerciais e industriais. Apresenta forte conurba o com os municípios de Hortolândia e Sumaré e isolamento do tecido urbano pela vizinhança com as Fazendas Chapadão, Santa Elisa, Santa Genebra e com o Complexo Delta. Abrange os bairros Jardim Santa M nica, Jardim São Marcos, Jardim Campineiro, Amarais e o Distrito de Nova Aparecida.

[...]

SUBSEÇÃO IV – DA MACROZONA 4 – ÁREA DE URBANIZAÇÃO PRIORITÁRIA – AUP

Art. 28 - São diretrizes e normas específicas da Macrozona 4:

I – regulamentar a implantação de atividades terciárias de grande porte e de projetos de ocupação de caráter regional e metropolitano na região lindeira à rodovia D. Pedro I – SP 65;

II – orientar a ocupação urbana levando em conta a capacidade da infra-estrutura instalada e projetada, o controle e a requalificação das áreas já comprometidas pelo adensamento, através de eixos estruturadores, em especial os seguintes:

a) Av. Magalhães Teixeira (Marginal Piçarrão);

b) Av. José de Souza Campos e Av. Princesa d'Oeste (Norte-Sul);

c) Av. São José dos Campos;

d) Av. Orosimbo Maia;

III – fomentar e consolidar sub-centros notadamente nas UTBs 27, 47 e 59;

IV – investir na recuperação e revitalização do centro, estabelecendo regras para a manutenção da mescla de usos com incentivo especial para habitação, hotéis e atividades culturais noturnas;

V – priorizar investimentos públicos para as áreas ocupadas e com carência de infra-estrutura;

VI – garantir padrão de baixo adensamento para as APs 11, 13 e 22 e UTB 17;

VII – garantir padrão de médio adensamento para a AP 12;

VIII – permitir o incremento do adensamento nas UTBs 20, 55, 56, 57, 58, 60 e 61;

IX – manter as características residenciais na UTB 32, com controle de instalação de atividades para evitar a saturação dos corredores;

X – estabelecer critérios de controle do parcelamento e do adensamento na AP 31, por meio de Plano de Ocupação Urbana, nos termos do art. 20 desta Lei Complementar;

XI – restringir o adensamento e a instalação de atividades poluidoras na Bacia do Córrego Samambaia (AP 25);

XII – implantar sistema viário inter-bairros de forma a integrar a configuração radial do sistema viário atual, promovendo a interligação entre os sub-centros;

XIII – preservar os maciços florestais, notadamente da mata Santa Terezinha;

XIV – recuperar a planície fluvial do Rio Capivarí, com vistas à transformação da área em parque público, em complementação à Operação Urbana Parque Linear do Capivarí;

- XV – adotar medidas preventivas de processos erosivos que garantam a qualidade ambiental no parcelamento de novas áreas na microbacia do córrego Sete Quedas;
- XVI – recuperar as áreas com processos erosivos na microbacia do córrego Taubaté;
- XVII – implantar Eixos Verdes (vias e avenidas) e o Polígono de Multiplicidade Ambiental;
- XVIII – implantar o Parque Público Temático do Café na AP 25;
- XIX – implantar o Parque Público Temático das Águas na AP 60;
- XX – implantar o Parque Público Temático Botânico na AP 64;
- XXI – implantar Operação Urbana Consorciada nas APs 16, 19, 20 e 21 ou outros instrumentos e parcerias.