

Campinas **Centro Histórico:** Rupturas e (Des) Continuidades

Luiz Cláudio Bittencourt

Viaduto Miguel Vicente Cury . Praça Central 1976



Não é novidade para a arquitetura e o urbanismo a idéia de projetos que visam a valorização dos centros das cidades, desde a Acrópole de Péricles e de Fídias às adaptações medievais, passando pelas transformações incisivas das praças e eixos renascentistas, pelas obras paradigmáticas da Roma de Nicolau a Sixtu V e Domenico Fontana, pelas intervenções do barroco de Bernini e Borromine, pela Paris das luzes de Laugier e Pierre Patte, só realizada com a mão de ferro de Haussmann no cenário complexo da cidade industrial do XIX, ao lado de uma constelação de casos de valor, não menos emblemáticos, como a Viena da Ringstrasse, a Londres de Christopher Wren, a Barcelona de Cerda e a Lisboa de Eugênio dos Santos e Carlos Mardel, etc. Em universo quase imensurável de exemplos, sinaliza-se um pressuposto incomum nas diversas abordagens: os projetos de arquitetura e urbanismo nos centros históricos apóiam-se no profundo diálogo entre as referências simbólicas agregadas pela força da História e a utopia da construção estética contemporânea, diante de ação política corajosa, visando o fortalecimento do espaço umbilical ao nascimento da cidade através do seu embelezamento.

Viaduto Miguel Vicente Cury . Terminal Central 2001



O mal tratado centro da cidade de Campinas quer participar desse contexto. Assim, qualquer projeto para essa área deve ter em conta a conjugação do domínio da linguagem arquitetônica e urbanística, com a força política e o desejo social de realizá-la, ao lado do detalhado conhecimento discriminativo das várias sobreposições cronológicas instaladas neste espaço.

Atendemos ao esforço preliminar genérico de apontar para algumas delimitações conceituais e espaciais desse território, as fraturas e colagens que o tempo escondeu sob os edifícios, as ruas e a vida cotidiana, assim como as potencialidades dos aspectos formais ainda resistentes e sinalizadoras de um futuro possível diante das complexidades da metrópole.

Centralizamos nosso objeto entre duas linhas de contorno, de um lado o córrego Proença, antes Campinas Velhas, de outro os leitos ferroviários da Paulista, Mogiana, Ramal de Férreo Campineiro, Funilense e Sorocabana, juntamente com as áreas que integraram as estações, os pátios de manobra e oficinas.

Nesses limites, encontramos parte do traçado longilíneo do período colonial integrado pela estrada, pelos pousos e pelo grande terreiro onde se implantou a Vila de São Carlos ¹. Contornando o núcleo da vila em sobreposição está a cidade imperial com seu traçado geométrico, eixos reguladores ² e parque ferroviário. Nos limites norte e leste da cidade imperial pressionada pelas epidemias de febre amarela, inserem-se as obras saneadoras de Saturnino de Brito "retificando, drenando e embelezando" as nascentes e alagados dos córregos Tanquinho (Anchieta) e Serafim (Orozimbo Maia), com isso, viabilizam a ocupação de vazios insalubres durante as primeiras décadas da República.

Na paisagem de fim de século ainda estão evidenciados os projetos arquitetônicos de edifícios públicos, privados, praças e jardins de Ramos de Azevedo. Depois de Saturnino de Brito, surge o Plano de Melhoramentos Urbanos de Prestes Maia. Elaborado a partir da década de trinta, rasga ruas, abre avenidas, tentando inserir o urbanismo da "Cidade Jardim" no antigo núcleo histórico da colônia e império ³. A última grande obra de impacto urbanístico no Centro Histórico de Campinas é a Avenida Aquidabã, realizada no final dos anos setenta. Ainda dentro da idéia do Plano

de Melhoramentos Urbanos, procurava conectar um possível anel externo do projeto de Prestes Maia em desenho urbano de vias expressas de dois níveis e marginais. Depois dos anos setenta surgem obras pontuais de caráter funcional, tangente à geografia do Centro Histórico: a via expressa Sul-Leste e sua continuação paralela ao leito da FEPASA em direção à via Aquidabã nos anos noventa, os túneis conectando a Vila Industrial à Avenida Campos Salles e o VLT aproveitando parte do leito da Sorocabana.

Assim, na virada do século XX, a principal cidade cafeeira de São Paulo combatida pelas epidemias de Febre Amarela, inicia a substituição do urbanismo imperial, fundado no traçado regular e na ornamentação arquitetônica monumental, pelo urbanismo sanitarista das obras de engenharia hidráulica de Saturnino de Brito. Começa aqui o afastamento da concepção espacial e do sentido estético, que possibilitou a construção da unidade arquitetônica e urbanística fundadora da coesão funcional e formal, essenciais ao caráter espacial do centro histórico.

O urbanismo dos miasmas desprende a habitação das margens do lote isolando-a em bloco, impõe através de legislação o porão, o recuo da rua com área destinada a jardins; impõe, também, afastamentos colaterais e de fundos. O ar deve circular pela natureza recriada também no espaço privado, surge a "cidade com jardins" ⁴.

Com o saneamento do córrego tanquinho a partir da década de trinta, o "Cambuí" fica integrado ao centro da cidade, transformado de arrabalde colonial em Bairro Jardim, expandindo em direção ao Córrego Proença. Do outro lado, com a drenagem do córrego Serafim, (hoje av. Orozimbo Maia) surge a Villa Itapura, conectando Guanabara, Taquaral, Jardim Guanabara, Jardim Chapadão, Vila Nova, Bonfim, todos bairros jardins, configurando nova área de expansão da cidade. Também a distante Vila Marieta, o São Bernardo e o Parque Industrial assumem o mesmo modelo urbanístico.

A cidade agora não cresce compactada aos moldes do urbanismo imperial, apesar do seu centro histórico ainda permanecer com poucas alterações. A contraposição subliminar entre engenharia sanitária e urbanismo clássico explicitam-se como valor formal e ambiental nesses novos bairros, onde predomina o traçado sinuoso das ruas, em desenho pintoresco contrastado ao reticulado. O futuro já anuncia à cidade a idéia equivocada de modernidade retrógrada, atrasada, híbrida em relação aos movimentos modernos do seu tempo. Pragmático na sua funcionalidade, expansionista na sua lógica espacial, progressivamente o urbanismo dos Bairros Jardins tende a reduzir o centro a um lugar de conexão entre bairros afastados, passagem entre territórios de formação distinta. É o início da acumulação de terras urbanas para futuros negócios ⁵ e da separação entre sistema viário e sistema de transportes.

O Plano de Avenidas ou o Plano de Melhoramentos Urbano de Prestes Maia é um projeto em sintonia com a lógica urbanística herdeira das epidemias, apesar da erradicação da doença e do fim do discurso dos miasmas. O modelo de edifício, como um bloco solto no lote, é realizado apenas nos bairros novos. A cidade, no seu centro, define-se pela circulação dos novos meios de transportes e pela verticalização edilícia, adensando áreas antigas com infra-estruturas já instaladas, estabelecendo os princípios urbanísticos, que reduziram essa área a um grande êmbolo de conexão entre bairros periféricos fragmentados entre si, mas com estrutura radial ancorada ao centro.

Essa estrutura urbanística, concebida esteticamente por Laugier e funcionalmente por Pierre Patte para a Paris do século XVIII enfrentar os problemas herdados da grande cidade medieval, é utilizada em Campinas sem as devidas referências, apesar das diferenças de tempo, lugar e tradição arquitetônica e urbanística.

De fato, desenha-se, sobre a cidade imperial, bulevares, carrefours, pés de ganso, visando a conexão entre bairros afastados (fouxbourg). Como resultado objetivo, são rasgadas as avenidas Francisco Glicério e Campos Salles, rearranjando e interligando em cruz a praça frontal da Estação da Paulista às praças do Fórum e do Rosário. O alargamento dessas duas avenidas, com custo altíssimo para a arquitetura tradicional, revela a mesquinhez da verticalização em lotes coloniais sem recuos frontais ou laterais, ignora a retórica dos miasmas da cidade jardim, colocando a nu as reais intenções de políticas públicas compactuadas com um projeto urbanístico a serviço dos negócios do espaço urbano.

O plano sobrepõe à cidade imperial uma arquitetura estranha, com identidade formal anacrônica, fundada no ato pragmático de construir sem estética e sem teoria. Planejar a cidade restringe-se à legislação do Código de Construções, em trinta, e Urbanismo, em cinquenta.

Durante décadas, a cidade assistiu a destruição dos seus edifícios mais belos, com o agravante de que o novo foi sempre de arquitetura geometricamente inferior ao demolido. A barbárie edilícia, restrita à otimização ocupacional e funcional do centro, é sobreposta à fina arquitetura ornamental.

Sobreposição acelerada de diversas concepções espaciais não explicitadas, mudança de função e escala, densidade construtiva alta e população flutuante dispersa, meio de transportes agressivos e cada vez mais desproporcionais às

ruas, mídia empastelada à arquitetura, visualmente ofensiva, violência visual e poluição generalizada, fazem do centro de Campinas um lugar hostil à vida e ao olhar, paradoxalmente território de encontros e uso denso, onde pulsa forte a vida e a diversidade de que é feito o universo urbano.

Dessa obra restaram elementos pontuais: traçados de ruas, praças (muitas deformadas em jardins), edifícios públicos e privados mal tratados, dispersos, marcando áreas mais ou menos importantes, artefatos de ornamentação antigos e esculturas comemorativas mal localizadas. O único conjunto sobrevivente é o parque ferroviário, barreira física de difícil transposição, isola, desde o início, o centro da cidade da região sudoeste, lugar de cortiço, oficinas, matadouro, curtumes, lazaretos, vilas operárias, indústrias, hoje marcada por conjuntos habitacionais populares, invasões, e poderosas infra-estruturas de transporte, como as rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Santos Dumont e o aeroporto internacional de Viracopos.

O conjunto ferroviário de Campinas, além de próximo ao centro histórico, integra área de dimensão regional com os leitos da antiga Cia. Paulista, Cia. Mogiana, Cia. Sorocabana, Ramal de Cabras e Funilense. Além das áreas de manobras, junto às estações da Paulista e da Mogiana, havia edifícios destinados à fabricação e manutenção de locomotivas e vagões, antigas fundições e edifício da imigração, residências de ferroviários, torres de comando e rotunda. É região abandonada, mas ainda mantida por unidade arquitetônica coesa de linguagem diferenciada do neoclássico e ecletismo imperial, agrega-se à margem da cidade imperial do final do XIX, alcança as primeiras décadas da república e decai nos anos sessenta com a expansão das rodovias e da indústria automobilística.

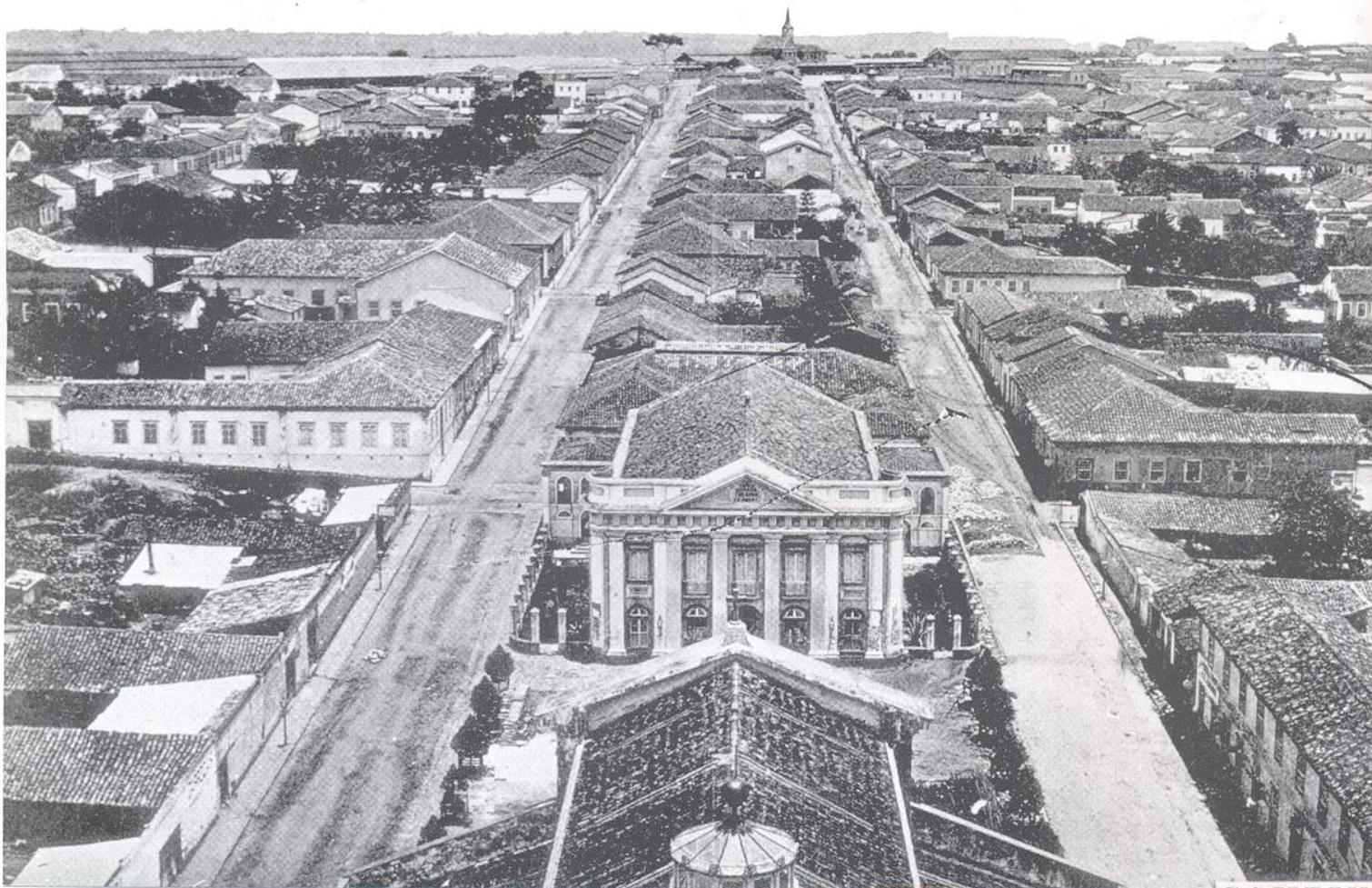


Mapa de Campinas, publicado em 1929, sobre o qual observa-se assinalado o Plano de Remodelação da Cidade, assinado por Prestes Maia e apresentado à Câmara Municipal de Campinas no ano de 1935.

Original Impresso: 73 x 66,5 cm

Na segunda metade do século XVIII, Campinas surge ao redor do Pouso ou Pousos. Trata-se de equipamento voltado ao funcionamento da estrada, suporte às tropas e tropeiros, marca funcional e simbólica, no interior do "mato grosso", presença civilizadora do Estado Colonial Português, terreiro com cruzeiro e bandeira cercado de "casinhas ordinárias"⁶. É o primeiro equipamento aglutinador de vida social e atividade econômica fixa dessa região. Sob orientação das políticas pombalinas para a Colônia, o Morgado de Matheus inclui a região na estratégia expansionista e "urbanizadora" para os "Sertões", propondo a criação do povoado e vila juntamente com igreja, Casa de Câmara e Cadeia, praça com Pelourinho e sistema de ruas com traçado regular. Apesar das sesmarias e engenhos, prevalece o lugar de pouso de tropeiros dos caminhos e estradas regionais, reforçando e ampliando o marco inicial de portal de passagem entre o local e a Metrópole portuguesa.

No final do século XIX, a ferrovia e o café fazem da Estação um novo portal entre a modernidade européia e a cidade sertanista. A Princesa do Oeste, dama vaidosa, nascida à luz de Nossa Senhora da Conceição, converge para si a "franja" colonizadora do "Oeste Paulista"⁷. O século XX assistiu a decadência da ferrovia e a destruição do patrimônio arquitetônico e urbanístico cafeeiro do século XIX, ainda assim, as rodovias continuaram a ampliar o caráter de portal para a Capital Paulista e a nova economia desenvolvimentista. A urbanização acelerada, sem planejamento e sem urbanismo acompanhada da sanha imobiliária, expandiu os limites verticais e horizontais da cidade e de sua região.



No início do milênio, encontramos uma cidade urbanisticamente depauperada, com o centro histórico sufocado sob os escombros arquitetônicos do desenho urbano do império, uma área de várias sobreposições edilícias, usos e ocupações, sem sistema viário, mas com conjunto de ruas impróprias à função de êmbolo concentrador e distribuidor de trânsito como desejava o "Plano de Melhoramentos Urbanos". Ainda assim, dois grandes portais se abrem: o digital, por onde caminha o novo padrão de modernidade virtual, tecnologia da informação e velocidade de comunicação à distância, e o real, transporte aéreo internacional, ligando Campinas a uma rede de cidades internacionais, relacionando, funcionalmente, a heterogeneidade da economia mundial.

O atual centro histórico de Campinas não deve ignorar a articulação histórica, material e simbólica entre o Pouso, a Ferrovia, as Rodovias e o Aeroporto Internacional.

A idéia de Portal associada à sobreposição e conectividade concêntrica amplia o alcance conceitual e operativo do centro histórico de Campinas para além das fronteiras espaciais. Trata-se de objeto cuja complexidade transcende o universo

do visível imediato, logo, escapa dos fundamentos da arquitetura e do urbanismo e alcança estratégias mais complexas de planejamento e políticas públicas. Sua valorização não se limita ao caráter "preservacionista" de acervo do patrimônio histórico local ou nacional abandonado e vilipendiado, porque é vivo e ainda possui compromissos de articulação com o futuro da cidade e sua nova Região Metropolitana.

O centro demanda espaços para adequar a proporção da escala física ao seu território de abrangência, mas também estratégias que diminuam as pressões dos fluxos convergentes, potencializando excentricidades nos bairros e áreas periféricas no âmbito do município e da Metrópole. Assim, quando se imagina a valorização do Centro de Campinas, o que está em pauta é a própria cidade, isto é, qual é a idéia de cidade que se tem em mente para direcionar os projetos e as ações? Nesse caso, não estamos falando de desenvolvimento ou estagnação, de progresso ou regressão, argumentos importantes e tão caros aos economistas e sociólogos, porque uma cidade se faz com sonho capaz de seduzir o coletivo. A cidade que teremos não será aquela dos urbanistas, planejadores ou políticos, mas a cidade que ideamos, aquela que está presente em nossos sonhos⁸, a "Polis" civilizadora e geneticamente inoculada em nossos espíritos. Um mínimo de generosidade em direção à natureza humana, relacionando aparentes contradições como passado e futuro,

centro e periferia, verticalização e horizontalidade, cidade aberta e condomínios, urbano e rural.

Nesse enorme teatro de operações, hoje em clima de guerrilha urbana, onde o algoz pode ser seu vizinho, capaz de abater seu mais autêntico sonhador de cidades, ainda resta uma área com potencial de relacionar centro histórico com periferia e região metropolitana, aeroporto internacional com pouso e terreiro coloniais, beleza e funcionalidade, arquitetura, urbanismo e plano. Thomas More ⁹, na sua Utopia, imaginou pela primeira vez pessoas melhores para cidades melhores. Projeta-se cidades e arquiteturas para uma determinada sociedade e cultura, mas apenas alguns sonharam com homens melhores a partir de um projeto de cidade.

Quando "Toninho" desapropriou o conjunto ferroviário de Campinas, dizia que o seu governo poderia terminar ali, que se sentiria realizado; apesar dos incautos e afobados, ele tinha a consciência do enorme significado material, simbólico e estratégico deste acervo. Esse é seu legado para Campinas. Herdamos um gigantesco patrimônio, será que estamos preparados para essa responsabilidade?

Sabemos que arquitetura e urbanismo sempre estiveram a serviço dos reis, príncipes e burgueses, potencializando a concentração de riqueza. Como Artigas, Toninho acreditava na inversão dessa equação, trabalhou duro para demonstrar como o urbanismo poderia transformar-se em instrumento de distribuição de riqueza e beleza. Se seu sonho for o sonho de todos, ele poderá se realizar.

Nesses quinhentos anos, conhecemos o urbanismo dos engenheiros militares e dos arruadores portugueses, passamos pelo urbanismo da cidade industrial e pelo urbanismo sanitário do final do XIX, pelas reformas urbanas do Estado Novo, inventamos Brasília, esperança de um Estado moderno e da arquitetura contemporânea ceifadas pelo regime militar. Depois o planejamento urbano e a luta política se apresentam como respostas à participação do cidadão nos destinos do novo padrão de urbanização que integrou o universo rural ao urbano ¹⁰. Com a superação institucional das distâncias entre o Estado e a

cidadania, a cidade brasileira reaparece no final do XX destroçada pelas leis do mercado, verticalizando em lotes inadequados ou sobre edifícios antigos, loteando áreas rurais afastadas do perímetro urbano, separando pobres em favelas e conjuntos habitacionais, ricos em condomínios horizontais ou verticais. Rapidamente, o urbanismo do gueto transformou-se, no final, em urbanismo do medo.

Depois de seduzir-se pela sociologia, pela economia política, pela política, pela geografia e história, urbanistas de todas as profissões voltam para seu ofício essencial: projetar cidades com beleza, como a beleza transcende a forma. Descortina-se, nesse milênio, um horizonte de desafios e esperanças, onde quase tudo esta para ser feito e refeito. Oportunidade de juntar o resgate de memórias seccionadas e a esperança de um futuro em que as cidades pertençam ao planeta, nosso ambiente natural.

Campinas inclui-se como nova metrópole nesse cenário, relaciona-se na Rede de Mercocidades, mas também em uma rede de cidades conectadas internacionalmente e que já realizaram projetos urbanísticos significativos, como Puerto Madero (em Buenos Aires), as áreas de exposições de Sevilha e Lisboa, as vilas olímpicas de Barcelona e Sidney. Quase todos esses projetos, que contaram com ajuda de capitais internacionais e foram realizados em zonas deterioradas ou abandonadas e com forte apelo emotivo vinculado ao sentimento de memória dos cidadãos locais, implicando no engajamento da população e do Estado na melhora da auto-estima cidadã.

1 Praças Antônio Pompeu e Bento Quirino (antiga praça da Matriz Velha), Ruas Lusitana e Dr. Quirino (antigas Ruas Do Meio e De Baixo).

2 Eixo da Rua Barão de Jaguará em direção ao Fundão e o conjunto das ruas 13 de Maio (São José), Costa Aguiar (Constituição) e Conceição em direção à estação da Paulista e Cambuí.

3 No Brasil, essa idéia de urbanismo banalizou-se na sua dimensão formal, reduzindo as sofisticadas estratégias da cidade "com jardim" de Ebenezer Howard, ficando consolidada essa solução em um conjunto de leis codificadas e em um valor estético do verde, que além de definirem todos os bairros, também levaram à deformação de algumas praças do centro histórico, estabelecendo a confusão entre praça, jardim, bosques e parques que ainda permanece em nossa cultura urbana.

4 COLLINS, Peter. *Los ideales de la arquitectura moderna; su evolución (1750-1950)*. Gustavo Gili, Barcelona, 1998.

5 O código de Construção de 1934 já sinaliza para o problema do surgimento dos novos loteamentos, tentando fixar critérios para os "Planos de Arruamentos", fixando o "perímetro da cidade e povoações" e definindo três zonas em sistema radial concêntrico. CÓDIGO DE CONSTRUÇÕES "SEPARATA" DO CÓDIGO DE POSTURAS MUNICIPAIS. Decreto nº 76 de março de 1934.

6 Ordinário tem o sentido de comum em oposição à arquitetura oficial e religiosa.

7 MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. Hucitec/Polis, São Paulo, 1984.

8 RYKWERT, Joseph. *La idea de ciudad - Antropología de la forma urbana en el mundo antigo*. Hermann Blume, Madrid, 1985.

9 MORE, Thomas. *Utopia*. Abril Cultural, São Paulo, 1972.

10 Destacam-se os trabalhos de Manuel Castells, Henri Lefebvre, Paul Singer, momento em que os arquitetos trocaram o projeto pela luta política.

Luiz Cláudio Bittencourt

Arquiteto e Urbanista pela FAU/PUC-Campinas, Mestre pela FFLCH-USP, Doutor pela FAU-USP e Professor na Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da PUC-Campinas.
lclaudio@puc-campinas.br