

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS
CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE TECNOLOGIAS

PABLO DIEGO E SOUZA DOS REIS COSTA

**OS ESPAÇOS FERROVIÁRIOS DE CAMPINAS:
(RE)LEITURAS CONTEMPORÂNEAS**

CAMPINAS
2010

PABLO DIEGO E SOUZA DOS REIS COSTA

OS ESPAÇOS FERROVIÁRIOS DE CAMPINAS: (RE)LEITURAS CONTEMPORÂNEAS

Dissertação apresentada como exigência para obtenção do Título de Mestre em Urbanismo, pelo programa de Pós-Graduação em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas

Orientador: Prof. Dr. Denio Munia Benfatti

PABLO DIEGO E SOUZA DOS REIS COSTA

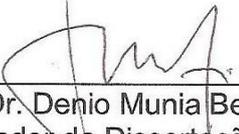
**"OS ESPAÇOS FERROVIÁRIOS DE CAMPINAS:
(RE)LEITURAS CONTEMPORÂNEAS"**

Dissertação apresentada ao Curso de Mestrado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito parcial para obtenção do título de Mestre em Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Denio Munia Benfatti

Dissertação defendida e aprovada em 24 de fevereiro de 2010 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



Prof. Dr. Denio Munia Benfatti

Orientador da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



Prof.ª Dr.ª Maria-Conceição Silvério Pires
Universidade Estadual de Campinas



Prof. Dr. Jonathas Magalhães Pereira da Silva
Pontifícia Universidade Católica de Campinas

Dedico este trabalho às pessoas mais importantes da minha vida: meus pais
Alexandre e Vera

AGRADECIMENTOS

À minha família pelo suporte e apoio incondicional durante estes dois anos de pesquisa, sempre me ajudando nos momentos críticos;

À minha mãe, Vera Lúcia, e minha tia, Marlene de Souza, por adivinharem quando eu precisava de uma xícara de café;

À minha fiel companheira de vida e aventuras, Ludmylla Guilhem, pela colaboração nas visitas in loco e pela paciência nos momentos de maior apreensão;

Ao meu orientador Denio Munia Benfatti, pela dedicação e comprometimento na elaboração da dissertação;

E, por fim, aos professores do mestrado e aos integrantes da banca final, pela participação, orientação e atenção dispensada no decorrer destes anos de pesquisa.

*“Se eu vi mais longe, foi por estar
de pé sobre ombros de gigantes”*

Isaac Newton

RESUMO

COSTA, Pablo D. S. R. *Os Espaços Ferroviários de Campinas: (Re)Leituras Contemporâneas*. 2010. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Campinas, 2010.

Os espaços ferroviários de Campinas possuem relações complexas com a cidade, colocando o assunto em prioridade ao se discutir o planejamento urbano. Se em um primeiro momento a ferrovia trouxe o progresso, os leitos e estruturas ferroviárias se tornaram espaços incompreendidos dentro da sociedade após o abandono e a decadência do sistema, permitindo ações de agentes que comprometem sua linearidade e sua coesão, assim como comprometendo o sucesso das propostas do poder público para uma futura requalificação urbana. Esta pesquisa tem o objetivo de apresentar os problemas e as possibilidades desses remanescentes e resíduos ferroviários dentro da cidade contemporânea.

Termos de Indexação: Patrimônio Público, Ferrovias, Espaços Ferroviários, Remanescentes Urbanos.

ABSTRACT

The railway complex in Campinas: contemporary readings.

The rail spaces Campinas have complex relations to the city, putting the issue on a priority when discussing the urban planning. If at first moment the railroad brought progress, the rail beds and their spaces have become misunderstood in society after the abandonment and decay of the system, allowing agents to undertake its linearity and its cohesion as well as compromising the success of government's proposals for future urban renewal. This research aims to present the problems and possibilities of residual and waste by rail within the contemporary city.

Keywords: Public Property; Railways; Rail Spaces.

LISTA DE FIGURAS

	página
Figura 01. Mapa das ferrovias que cruzam ou cruzavam Campinas	19
Figura 02. Planta da cidade de Campinas em 1900	25
Figura 03. Planta da cidade de Campinas em 1929	27
Figura 04. Proposta de implantação do Trem Metropolitano	36
Figura 05. Propostas presentes no Plano Diretor de Campinas 1995	38
Figura 06. Proposta do Sistema Estrutural de Transportes	39
Figura 07. Mapa dos eixos estratégicos - Plano Diretor 2006	44
Figura 08. Corte esquemático do VLT	45
Figura 09. VLT implantado em Melbourne	47
Figura 10. Composições possíveis em Melbourne	47
Figura 11. Proposta do traçado dos VLTs	49
Figura 12. Mapa do trecho implantado do VLT	50
Figura 13. VLT implantado em cidades européias	52
Figura 14. VLT implantado em Campinas	52
Figura 15. Projeto do Trem Expresso Bandeirante	54
Figura 16. Proposta do TAV em Campinas	55
Figura 17. Proposta do VLP em Campinas	56
Figura 18. Divisão de trechos da Sorocabana	63
Figura 19. Estação Barão de Itapura	65
Figura 20. Estação Aurélia	65
Figura 21. Estação Vila Teixeira	66
Figura 22. Estação Parque Industrial	66

Figura 23. Estação Anhanguera	67
Figura 24. Estação Campos Elíseos	67
Figura 25. Trecho 01 da Sorocabana	68
Figura 25A. Cortes esquemáticos	69
Figura 26. Estacionamento da escola de futebol sobre o leito	71
Figura 27. Alambrado separando área da vila Estação Futuro	71
Figura 28. Área Significativa – estação B. Itapura	72
Figura 29. Área Significativa – 47º BPM	73
Figura 30. Área Significativa – Curtumes	74
Figura 31. Curtume Firmino Costa	75
Figura 33. Curtume Cantúcio	76
Figura 34. Área Significativa – PVTEC	78
Figura 35. PVTEC	79
Figura 36. Complexo residencial	80
Figura 37. Comprometimento do espaço ferroviário	82
Figura 38. Foto aérea do leito ocupado	83
Figura 39. Trecho 02 da Sorocabana	84
Figura 39A. Cortes esquemáticos	85
Figura 40. Ocupações no leito ferroviário	86
Figura 41. Vila Lovato	87
Figura 42. Trecho 03 da Sorocabana	89
Figura 43. Divisão de trechos da Mogiana	93
Figura 44. Trecho de análise 01	94
Figura 45. Leito da Mogiana desimpedido	95

Figura 46. Ponte sobre rua Joaquim de Campos Jr.	95
Figura 47. Trecho de análise 02	98
Figura 48. Área em comodato	99
Figura 49. Estacionamento do Shopping Jaraguá Brasil	101
Figura 50. Área significativa do trecho 03	105
Figura 51. Praça sobre o leito ferroviário	106
Figura 52. Trecho de análise 04	109
Figura 53. Comprometimento do leito da Sorocabana	115
Figura 54. Comprometimento do leito da Mogiana	116

ÍNDICE

1- Introdução

1.1 Os Espaços Ferroviários e a Dinâmica Urbana Contemporânea...	14
--	----

2 - A Ferrovia e o Desenvolvimento de Campinas

2.1 O Advento da Ferrovia.....	20
--------------------------------	----

2.2 A Decadência e o Abandono do Sistema.....	28
---	----

3 - Ações do Poder Público

3.1 Os Planos Diretores e Planos Setoriais de Transportes.....	33
--	----

3.2 A Experiência do VLT Campineiro	45
---	----

3.3 Futuros Projetos Ferroviários de Transporte Urbano	53
--	----

4 - O Panorama Atual dos Espaços Ferroviários

4.1 Considerações.....	58
------------------------	----

4.2 Estrada de Ferro Sorocabana.....	61
--------------------------------------	----

4.3 Cia. Mogiana de Estradas de Ferro.....	91
--	----

5 - Considerações Finais.....

	112
--	-----

6 - Referências Bibliográficas.....

	119
--	-----

INTRODUÇÃO

OS ESPAÇOS FERROVIÁRIOS E A DINÂMICA URBANA CONTEMPORÂNEA

Durante a segunda metade do século XIX até a primeira metade do século XX, Campinas foi um grande palco do advento da ferrovia, trazendo consigo mudanças no tecido e na vida urbana da cidade, que hoje se transformam em uma herança nem sempre entendida enquanto fenômeno.

A implementação de suas linhas férreas produziu uma morfologia urbana pautada em um sistema de redes, sendo cada estação, um ponto nodal desse quadro físico-geográfico. O trem se configurava como um aparelho de captura de fluxos diversificados - pessoas, mercadorias, idéias e desejos; era considerado um vetor de modernidade, criando um elo de comunicação entre o local e o global, ou seja, entre Campinas e mundo.

O entroncamento ferroviário Campineiro era formado por cinco companhias: Companhia Paulista (1872), Mogiana (1875), Carris Funilense (1890), Ramal Férreo Campineiro (1894), e Sorocabana (1914) que juntas cruzavam o território em diversos sentidos ligando a cidade a outros centros de produção agrícola. Pela sua localização estratégica e articuladora, a ferrovia se configura um elemento dinâmico e estruturador do espaço urbano, elevando Campinas ao posto de pólo regional que assume a função de centralidade sobre uma ampla e rica região do estado, função esta que possui até hoje.

Se nos primórdios do século XX toda essa estrutura tinha uma coesão com a sociedade, com o passar do tempo e com a adoção de políticas públicas que beneficiaram somente o setor rodoviário em detrimento do setor ferroviário, o complexo tornou-se um imenso espaço linear encravado na cidade consolidada, palco não somente de espaços residuais e de remanescentes urbanos, mas também de intervenções pontuais de agentes públicos e privados.

Das cinco ferrovias existentes inicialmente no território urbano, apenas Cia. Paulista (atual FERROBAN - ALL) ainda está em funcionamento¹, tráfegando por ela somente alguns trens de carga, o

¹ Campinas também conta com uma linha férrea construída em 1979 pela FEPASA, denominada "Corredor de Exportação" que cruza a borda sudoeste do município e estabelece ligação entre Uberaba e Santos, concentrando quase todo o movimento

restante das linhas estão subutilizadas ou abandonadas e vazias. *“Enquanto a Sorocabana e Mogiana, pela importância que tiveram, ainda hoje se encontram em parte desimpedidas (não ocupados por outras atividades), para os outros dois espaços ferroviários desativados, construídos originalmente como “ramais ferroviários”, restam apenas vestígios mais ou menos evidentes”*²

Ao mesmo tempo em que há o abandono do modal ferroviário, a cidade inicia seu processo de metropolização, reafirmando sua capacidade de articulação e seu caráter de pólo regional agora baseado no modal rodoviário.

Tem-se, então, no início da década de 70, a expansão metropolitana de Campinas, impulsionada pelo processo de interiorização da indústria no estado de São Paulo, atraindo população e investimentos. *“A expansão urbana que tem acompanhado esse processo na região de Campinas, como nas demais áreas metropolitanas e aglomerados urbanos do país, tem-se caracterizado pela urbanização dispersa, em geral ancorada em empreendimentos imobiliários de grande porte e de usos diversos; pelo aumento da mobilidade da população, com as relações cotidianas que envolvem diversos municípios; pela supremacia do transporte individual; e pela utilização do sistema rodoviário nos deslocamentos cotidianos, entre outros.”*³

No fim da década de 90, Campinas já conta com uma grande rede de estradas de rodagem, um aeroporto internacional com o maior movimento, em valor, de cargas do país (Aeroporto Internacional de Viracopos), e diversos centros de pesquisa proporcionando grande capacitação técnica e científica e configurando a cidade e cidades vizinhas como principais centros do país nos setores industriais de informática e telecomunicações.

ferroviário de cargas do estado. No território campineiro, a linha não se cruza com as demais linhas já citadas.

² BENFATTI, Denio M. “Espaços Ferroviários: herança e oportunidade” relatório de pesquisa “Requalificação Urbana” PUC-Campinas . 2005.

³ CAIADO, Maria C. e PIRES, Maria C. “Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros” in: CUNHA, José M. (org.) “Novas Metrôpoles Paulistas: população, vulnerabilidade e segregação. Campinas: Nepo/Unicamp, 2006.

Neste contexto é criada a Região Metropolitana de Campinas⁴ formada por 19 municípios vizinhos que representam o 2º centro industrial do país em valor absoluto⁵.

A metrópole de Campinas se consolida e seu território metropolitano incorpora, além dos tecidos urbanos tradicionais que compõem as cidades e metrópoles industriais, todos os novos tecidos formados pela urbanização dispersa.⁶ A fragmentação das manchas urbanas, cuja conexão se estabelece por estradas e avenidas e não por uma continuidade das malhas viárias, decorre dos processos especulativos e da produção imobiliária onde os interesses privados dos empreendedores se sobrepõem em muito aos interesses públicos.

Interessante notar que esse processo é semelhante ao sofrido pela cidade no final do séc. XIX com início do processo de instalação das ferrovias. Nessa época Campinas é beneficiada com o advento da ferrovia proveniente do capital privado dos cafeicultores, ou seja, o vetor transformador, que trazia a modernidade e estruturava socialmente e espacialmente as cidades, era pensado primordialmente para os interesses privados.

O traçado da ferrovia era projetado inicialmente para ligar as fazendas à estação e posteriormente ao porto, visando facilitar o escoamento da produção agrícola. Os interesses públicos eram contemplados em um segundo momento já que a população se beneficiava indiretamente com a expansão e consolidação do comércio.

Os efeitos do desenvolvimento baseado primeiramente no interesse privado fazem com que a cidade carregue consigo as contradições e desequilíbrios que evidenciam a deterioração das condições de vida urbana, bem como o comprometimento de seu sítio natural e de seus patrimônios culturais.

O complexo ferroviário campineiro, em boa parte abandonado e degradado sofreu, e ainda sofre, desta forma de desenvolvimento. Os leitos, as estações e todas as edificações ligadas à ferrovia nos revelam

⁴ Instituída pela Lei Complementar Estadual nº 870, de 19 de maio de 2000.

⁵ Fundação SEADE. Pesquisa da atividade econômica paulista PAEP 2001.

⁶ MEYER, Regina P., GROSTEIN, Marta D., BIDERMAN, Ciro. "São Paulo Metrópole" Edusp – São Paulo. 2004.

continuidades e, principalmente, descontinuidades, que se combinam em conseqüência das transformações na relação entre espaço e tempo. São locais de rupturas de ritmos, que se traduzem em transformações da morfologia urbana, desorganizando o tecido urbano e criando espaços indefinidos e incertos, ilegíveis para a população.

A presente pesquisa busca analisar estes remanescentes urbanos e espaços residuais ferroviários, onde transformações tecnológicas esvaziam funções que eram exclusivas destes locais, identificando potenciais e problemas destas áreas ferroviárias para uma possível leitura dos leitões que possibilite a manutenção da memória, sua re-significação e sua articulação com a cidade no período atual.

Para esta análise foram escolhidos como objetos de estudo, os leitões das duas mais importantes ferrovias que cruzavam o território campineiro e que se encontram desativadas em grande parte de seu trajeto, oferecendo situações complexas em relação à cidade, sejam elas seccionando espaços, criando barreiras ou sendo absorvidas pelo crescimento urbano: Cia. Mogiana de Estradas de Ferro e a Estrada de Ferro Sorocabana. O objeto foi delimitado, para melhor análise, pelo grande anel viário formado pelas rodovias Dom Pedro I, rodovia dos Bandeirantes e rodovia Magalhães Teixeira que circunda Campinas;

Foram escolhidas as duas companhias pelo fato de elas ainda estarem presentes em parte do território, mesmo que em forma de apenas leito ferroviário sem os trilhos e dormentes, sendo possível reconhecer grande parte do seu traçado; e pela grande importância que elas tiveram no desenvolvimento urbano e econômico da cidade. As outras duas ferrovias desativadas – Ramal Férreo Campineiro e Funilense – se encontram em um estado que dificulta o reconhecimento do seu traçado devido à absorção do leito pelo crescimento urbano da cidade; apenas elementos pontuais ainda estão presentes (uma ponte e poucas estações).

A investigação realizada nos anos 2008 e 2009 consistiu no levantamento de dados, mapas e fotos dos leitões e toda sua área envoltória, pesquisa em jornais, livros e documentos e através de visitas in loco. Com esta busca foi possível identificar o estado destes espaços, sua relação morfológica para/com a cidade e os agentes (privados ou públicos) que se apropriam das estruturas impedindo ou dificultando, o

entendimento da linearidade e da identificação do espaço ferroviário como um grande conjunto.

Sendo assim, a monografia a seguir se divide em 04 capítulos complementares em busca de uma nova releitura que propicie o maior entendimento dessas estruturas e espaços ferroviários, abandonados ou sub-utilizados, perante a sociedade.

O primeiro capítulo é uma análise histórica das ferrovias que cruzavam o território campineiro expondo, de maneira empírica, todo o panorama ferroviário desde sua implantação no fim do século XIX até a decadência do setor. Também serão evidenciados os agentes que se relacionam com os espaços ferroviários durante esse período.

O segundo capítulo tem como tema as ações do poder público com intuito de reaproveitar os leitos através da retomada do transporte ferroviário. Nele, são analisados os planos, projetos e propostas, alguns já realizados (VLT de Campinas, planos diretores e planos setoriais de transportes) e as propostas futuras (VLP, TAV e Maria-Fumaça Taquaral-Anhumas).

O panorama atual das 02 principais ferrovias desativadas (Mogiana e Sorocabana) é apresentado e analisado no terceiro capítulo, evidenciando o estado atual dos leitos, o seu grau de comprometimento, suas relações morfológicas com a cidade, as estruturas presentes em seu entorno imediato.

E por fim um capítulo de conclusão, onde se discute o papel das estruturas ferroviárias em Campinas, seus significados e suas relações com a cidade, analisando as possibilidades de sua incorporação à cidade de forma articulada e identificando entraves e formas de superá-los.

Todos os capítulos da dissertação se relacionam entre si, e buscam esclarecer qual é a possível releitura para os espaços ferroviários que possibilite a manutenção da memória, sua re-significação e sua articulação com a cidade no período atual, identificando potenciais e problemas que possam embasar futuras propostas.

FERROVIAS EM CAMPINAS

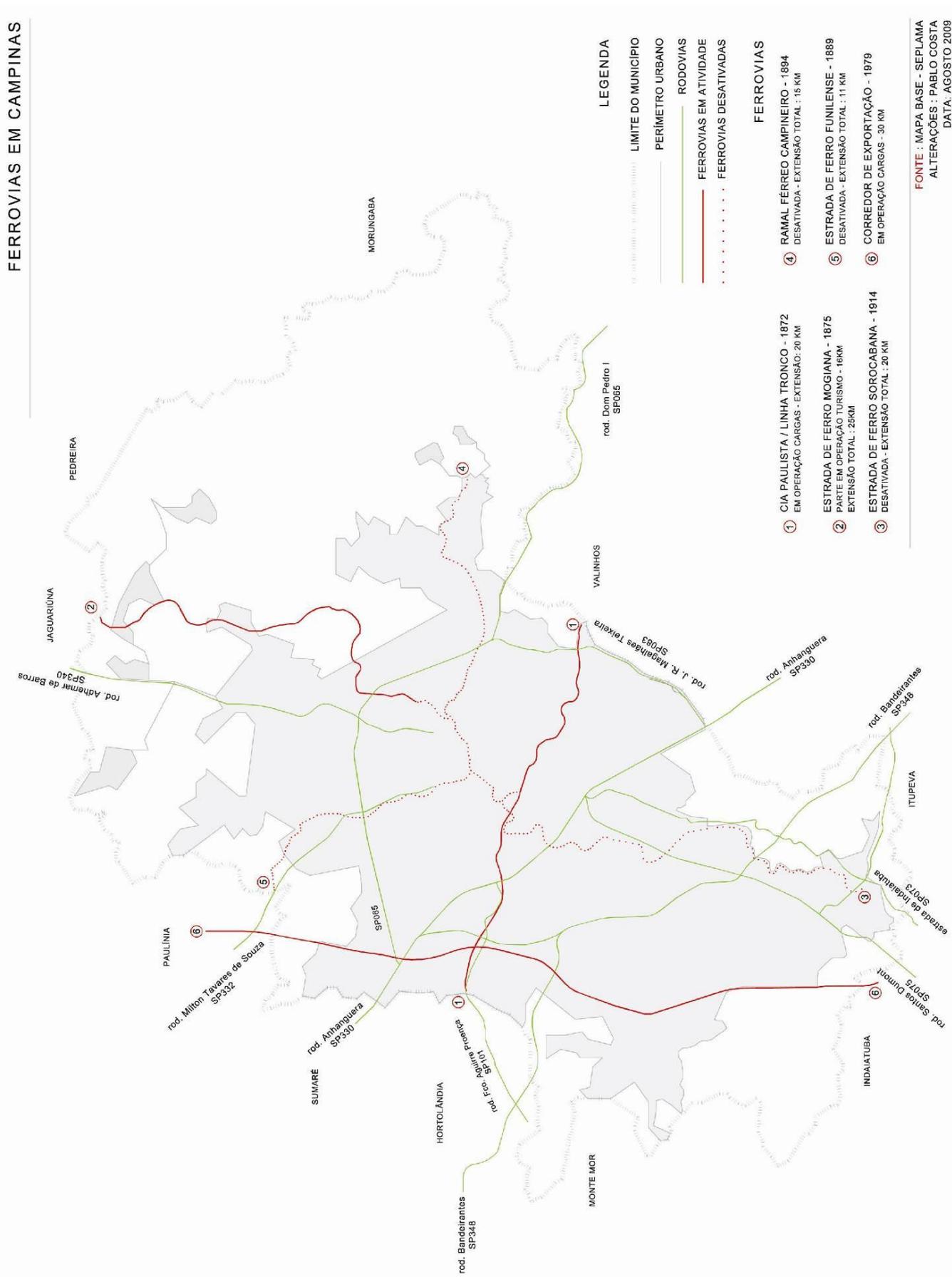


Fig. 01 – Mapa das ferrovias que cruzam ou cruzavam o território Campineiro. Fonte: SEPLAMA / Desenho: Pablo Costa. Campinas 2009

A FERROVIA E O DESENVOLVIMENTO DE CAMPINAS

O ADVENTO DA FERROVIA EM CAMPINAS

Desde o início de sua existência, a ferrovia tem sido um fator determinante na expansão e desenvolvimento das cidades. Inicialmente estabelecia ligações entre centros urbanos em desenvolvimento e os portos, visando o escoamento da produção agrícola, posteriormente ela se torna também um grande meio de transporte de pessoas e idéias, configurando um grande intercâmbio cultural entre as cidades.⁷

A estreita relação entre a cafeicultura e a expansão da malha ferroviária paulista, faz com que Campinas se torne um caso paradigmático na análise do impacto da ferrovia na morfologia e na vida urbana da cidade.

A cultura da cana de açúcar, base econômica da cidade até 1835, não trouxe apenas capital, mas também incentivou a ampliação do sistema viário provincial e local transformando Campinas em um ponto de convergência de caminhos⁸. Essa posição privilegiada no cenário paulista foi o pano de fundo quando o café substituiu a lavoura de cana de açúcar.

O café, a partir da segunda metade do séc. XIX, firmou sua expansão para o oeste paulista, trazendo à Campinas, capital e um grande fluxo de imigrantes.

Essa nova cultura produziu uma vida urbana atrelada ao capital cafeeiro, proporcionando também, a formação das classes médias, compostas pelos profissionais liberais e pequenos comerciantes, e o início de uma classe operária. Dentro desta nova dinâmica urbana, novos agentes políticos se formaram, entre os quais, o Partido Republicano Paulista.⁹

“(...) A Influência político-financeira da cidade praticamente aconteceu em meados e intensificou-se em fins do século XIX, em um

⁷ PEDROSO, Marialice. “O desenho da ferrovia na rota do café” In: Revista Oculum Ensaios nº02 – PUC-Campinas. 2002

⁸ MATOS, Odilon Nogueira. “Campinas. De freguesia à metrópole.” In: MEDRANO, Lília; Godoy, João. (orgs). “Campinas, visões de sua história.” – Ed. Átomo, Campinas. 2006.

⁹ CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. “*Momento de ruptura: as transformações no centro de Campinas na década dos cinquenta.*” Pg. 33-36 Campinas: CMU / Unicamp, 1996.

*momento histórico para o país. A cidade, de tradição monárquica, passou a abrigar um idealismo positivista garantido por iniciativas pioneiras e bem-sucedidas, sendo elas: a postura antiescravocrata, as medidas empresariais de vanguarda, a abertura política, a implantação de indústrias e centros de ensino de qualidade. Tudo isso garantia a formação de uma nova mentalidade que também ficou registrada na cota de influências materializadas através da arquitetura e da configuração da cidade.”*¹⁰

A década de 1870 foi muito importante para a cidade, pois além das diversas melhorias provenientes da filosofia progressista dos republicanos, como pavimentação de ruas e calçadas; iluminação pública; rede de água e esgoto; associações culturais; hospitais; etc. é criada a primeira ferrovia de capital privado do Brasil.

Os ingleses da São Paulo Railways, tradicionais construtores de ferrovias e que detinham o privilégio do prolongamento da estrada Jundiaí – Santos, não se interessaram pelo projeto da ferrovia ligando Campinas ao porto de Santos, sendo assim, em 1868, a partir de uma reunião com o governador do estado, os próprios cafeicultores se tornaram acionistas e criaram a Companhia Paulista de Estradas de Ferro com o intuito de escoar a produção agrícola dos próprios acionistas.¹¹

*“Na tarde de 11 de agosto de 1872, uma multidão se aglomerou junto à recém erguida Estação da Paulista para assistir, pela primeira vez, a um trem chegar a Campinas.”*¹² A partir desse momento, a Estação, localizada em um largo situado no prolongamento da rua de São José, atual 13 de maio, redirecionaria a ocupação urbana, ampliando os limites da cidade no sentido leste-oeste.

É importante salientar que quando a ferrovia se instala em Campinas, o lugar já existia; A vila de São Carlos já se transformara em cidade de Campinas e o modelo urbanístico colonial sertanista linear, em que a Igreja, o terreiro, a casa de Câmara e Cadeia e as ruas organizavam o

¹⁰ PEDROSO, Marialice. “O desenho da ferrovia na rota do café” pg.86 In: Revista Oculum Ensaios nº02 – PUC-Campinas. 2002

¹¹ Brito, Jolumá. “Trilhos das ferrovias trouxeram o progresso” pg.30 in: Correio Popular – Campinas, 14 de Julho de 1974.

¹² BICALHO, Marcos Pimentel. “Trilhos e linhas: história do transporte coletivo em Campinas” pg.20 – Secretaria Municipal de Transportes Emdec, Campinas.2004.

espaço urbano, já se diluía absorvido ao sistema de quadras e ruas de planimetria regular e espraiada.

“Os arrabaldes, distritos e sítios urbanos, já estão parcialmente localizados e conectados por estradas e caminhos, a região se configura. A implantação da nova (igreja) Matriz já definira o novo eixo de expansão reforçado posteriormente pelo Teatro e Estação Ferroviária.

Neste cenário, as ferrovias contornam o espaço aparentemente reservado para a cidade, instalando as estações, pátios, leitos e os edifícios distantes do centro histórico da vila, para depois conectar os principais núcleos próximos e avançar sobre a fronteira do café para oeste.”¹³

A dinâmica imposta pelo transporte ferroviário e a importância de uma Estação Ferroviária na cidade impulsionaram a expansão da área urbanizada, consolidando novos bairros próximos ao centro e em torno dos caminhos de interligação regional. Isso se refletindo também nas atividades locais, como o comércio, cuja área se expandiu das proximidades da Matriz para as atuais 13 de Maio, General Osório, Campos Salles e Costa Aguiar.

O largo da Estação atraía para suas proximidades inúmeros hotéis, em geral modestos, mas que preenchiam a finalidade de atender de maneira prática e satisfatória aos usuários da ferrovia. Com o tempo as áreas vizinhas à estação acabaram perdendo suas características iniciais: tornaram-se apenas local de armazéns, bares, hotéis mais baratos, e muitas vezes passaram a ter aspectos nem sempre convidativos; mas antes que isso acontecesse, *“a estação chegou a ser ponto de reunião de pessoas elegantes que tinham como divertimento esperar o trem.”*¹⁴

Após a implementação da ferrovia Paulista, os produtores do interior do estado reivindicaram o prolongamento da ferrovia até Mogi-Mirim, entretanto não houve êxito, fato este, que não desanimou os fazendeiros que resolveram mesmo assim criar uma ferrovia, de bitola mais estreita

¹³ BITTENCOURT, Luiz Cláudio. “Os leitos ferroviários, iconografia e espaço” pg.181. in: SOUZA, Maria Adélia (org.). “A metrópole e o Futuro” Edições Territorial – Campinas. 2008.

¹⁴ MATOS, Odilon Nogueira. “Campinas. De freguesia à metrópole.” Pg.34 In: MEDRANO, Lília; Godoy, João. (orgs). “Campinas, visões de sua história.” – Ed. Átomo, Campinas. 2006

capaz de atender a um programa menos oneroso. Esse ramal férreo foi chamado de “cata-café”¹⁵, devido à sua vocação em atender as necessidades imediatas e incrementar a expansão da cultura cafeeira.

Desse embrião é que surgiu a Companhia Mogiana de Estradas de ferro e de Navegação aberta ao tráfego em 1875 com seu primeiro trecho entre Campinas e Mogi-Mirim. A idéia principal da ferrovia era estabelecer ligações das terras mais afastadas, que iam sendo adquiridas pelos cafeicultores de Campinas a preços mais acessíveis, com o principal centro urbanizado da região.

A mercadoria produzida na região era carregada para a estação da Paulista, em seguida, transferida para os vagões da empresa que seguiam até o porto de Santos. No momento seguinte, a Mogiana segue em busca do outro centro produtor, o oeste novo do estado, que era representado pela cidade de Ribeirão Preto e posteriormente segue sua marcha até o estado de Minas Gerais penetrando em seu território e se articulando com outras estradas de ferro.

A estrada, então, estaria fadada ao papel de capturar para a economia paulista, grande parte da produção do sul de Minas, do Triângulo Mineiro e de Goiás, fazendo com que essas áreas se vinculassem intensamente com Campinas, usufruindo também de seu comércio e serviços.

*“A produção agrícola, especialmente o café, formava o grande contingente de carga e justificava a permanência da estrutura ferroviária, apesar dos altos e baixos do mercado que não pagavam os custos e a manutenção do serviço. Mas, sob o ponto de vista de intercâmbio cultural, constituiu-se um meio mais eficiente e democrático de transferência de padrões, possibilidades de trocas e de informações”.*¹⁶

A ferrovia se tornou um vetor de transformações, transportando coisas, gente e cultura, trazendo em seus trilhos outros desafios, novas aspirações e mudando a configuração urbana de diversos espaços urbanos: praças, arruamentos, edificações.

¹⁵ O termo foi cunhado pelo historiador Odilon Nogueira de Matos em sua obra “O Café e as Ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira” Alfa-Omega - São Paulo, 1974.

¹⁶ PEDROSO, Marialice. “O desenho da ferrovia na rota do café” pg.82 In: Revista Oculum Ensaios nº02 – PUC-Campinas. 2002

Ainda no século XIX, duas outras ferrovias constituídas e fundadas na própria cidade surgiram: o Ramal Férreo Campineiro (1894) e a Estrada de Ferro Funilense (1890). A primeira fazia a ligação da cidade com o arraial de Sousas e as fazendas da região das Cabras; e à segunda, ligava Campinas ao bairro do Funil, atual cidade de Cosmópolis.

A Funilense que tinha a Estação Guanabara como início de seu trajeto, teve seu ramal expandido em 1908 até o novo Mercado Municipal que acabara de ser inaugurado a pedido do secretário de agricultura Carlos Botelho, que foi homenageado com o nome da estação.

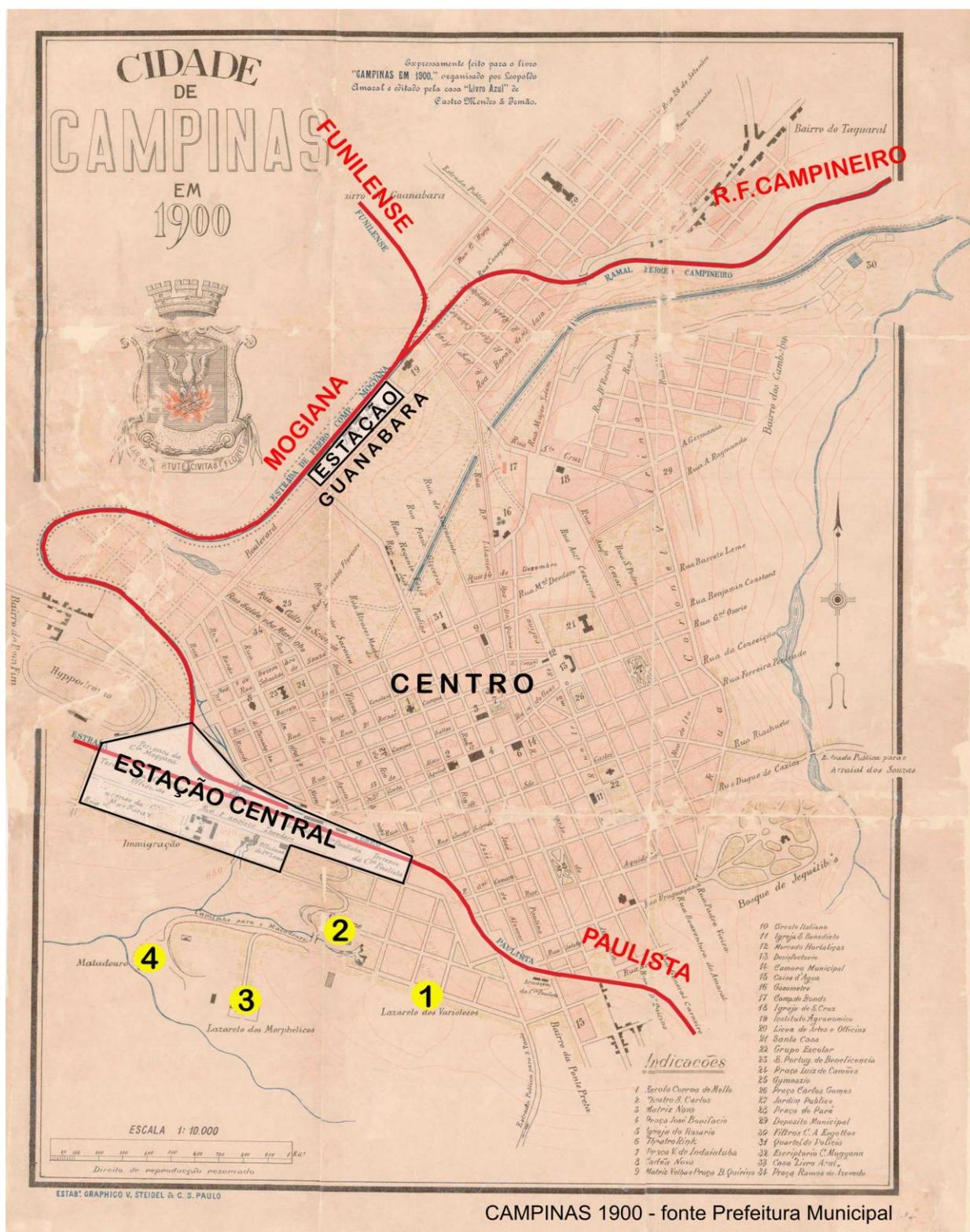
As duas ferrovias mencionadas sofreram muito com a crise econômica que desencadeou a decadência do café e com o ataque da “broca”, uma terrível peste que levou vários fazendeiros da região a bancarrota. Em 1917 a CCTL&F (Companhia Campineira de Tração, Luz e Força) comprou o Ramal Férreo Campineiro desativando os trens e montando um serviço de bondes apelidados de “Bondão de Sousas”. Já a Funilense foi incorporada à E. S. Sorocabana em 1924.¹⁷

Importante notar que, com o objetivo exclusivo de consolidar núcleos produtores agrícolas e por sua dinâmica própria, as ferrovias não se configuraram como um eixo coeso de expansão e desenvolvimento urbano, somente as áreas ao redor das estações se desenvolveram produzindo um ambiente urbano marcado por grandes vazios entre elas.

Se em um primeiro momento as ferrovias estavam localizadas nas “bordas da cidade”, com a expansão urbana a cidade chega até os trilhos e ocupa áreas além da ferrovia. Este é o início da ferrovia atuando como barreira, separando e segregando áreas.

Em função de leis e indicações de higiene criadas durante a epidemia de febre amarela que assombrou a cidade no fim do século XIX, Campinas passou por diversas mudanças em sua estrutura urbana para minimizar os estragos já feitos pela doença; foram localizados para além da ferrovia os lazaretos, o curtume, matadouro e todos os equipamentos insalubres.

¹⁷ BICALHO, Marcos Pimentel. “Trilhos e linhas: história do transporte coletivo em Campinas” pg.30 – Secretaria Municipal de Transportes Emdec, Campinas.2004.



1- Lazareto dos Variolosos 2- Curtume 3- Lazareto dos Morféticos 4- Matadouro

Fig. 02 - Planta da cidade de Campinas em 1900 – Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas – Campinas 2009

Entretanto com o crescimento da cidade essas áreas foram ocupadas por vilas voltadas aos operários das fábricas e os imigrantes, configurando bairros mais pobres e fazendo com que, além de uma

barreira física de pouca acessibilidade, a ferrovia se torne também um divisor social.

Neste contexto, a Estrada de Ferro Sorocabana que já estava consolidada e ligava a região de Sorocaba e o porto de Santos, atinge Campinas. Sua concessão era de propriedade do engenheiro americano e pessoa muito importante no contexto ferroviário mundial, Percival Farquhar, que vislumbrava a ligação da ferrovia com a Mogiana, para baratear custos.

Percival, que também possuía 20% da concessão da Mogiana, queria que as mercadorias que viessem por ela chegassem diretamente até Jundiaí, evitando a baldeação na estação da ferrovia Paulista, o que, em teoria, economizaria dinheiro.¹⁸

Sendo assim, em 1914 a linha Itaiaci-Campinas é criada, proveniente do ramal de Mayrink, com objetivo e características diferentes das demais ferrovias presentes na cidade.

A Sorocabana em Campinas já nasce em uma área “renegada” e periférica, ou seja, faz a ligação entre áreas de população menos abastada ao centro mais rico, diferente das outras ferrovias que faziam a ligação das fazendas dos barões do café à área central.

Com estas cinco ferrovias servindo-a, Campinas apresentava-se num mapa com característica estrela de seis raios, fato único na cartografia ferroviária do Brasil. Enorme, contudo, foi o papel por elas desempenhado na vida campineira, trazendo o desenvolvimento a cidade.

¹⁸ SILVA, Eliana Belo. “O velho Fry e a linha Itaiaci-Campinas”. Disponível em: <http://historiadeindaiatuba.blogspot.com/2009/06/o-velho-fry-e-linha-itaici-campinas.html>. Acessado em: Junho 2009.

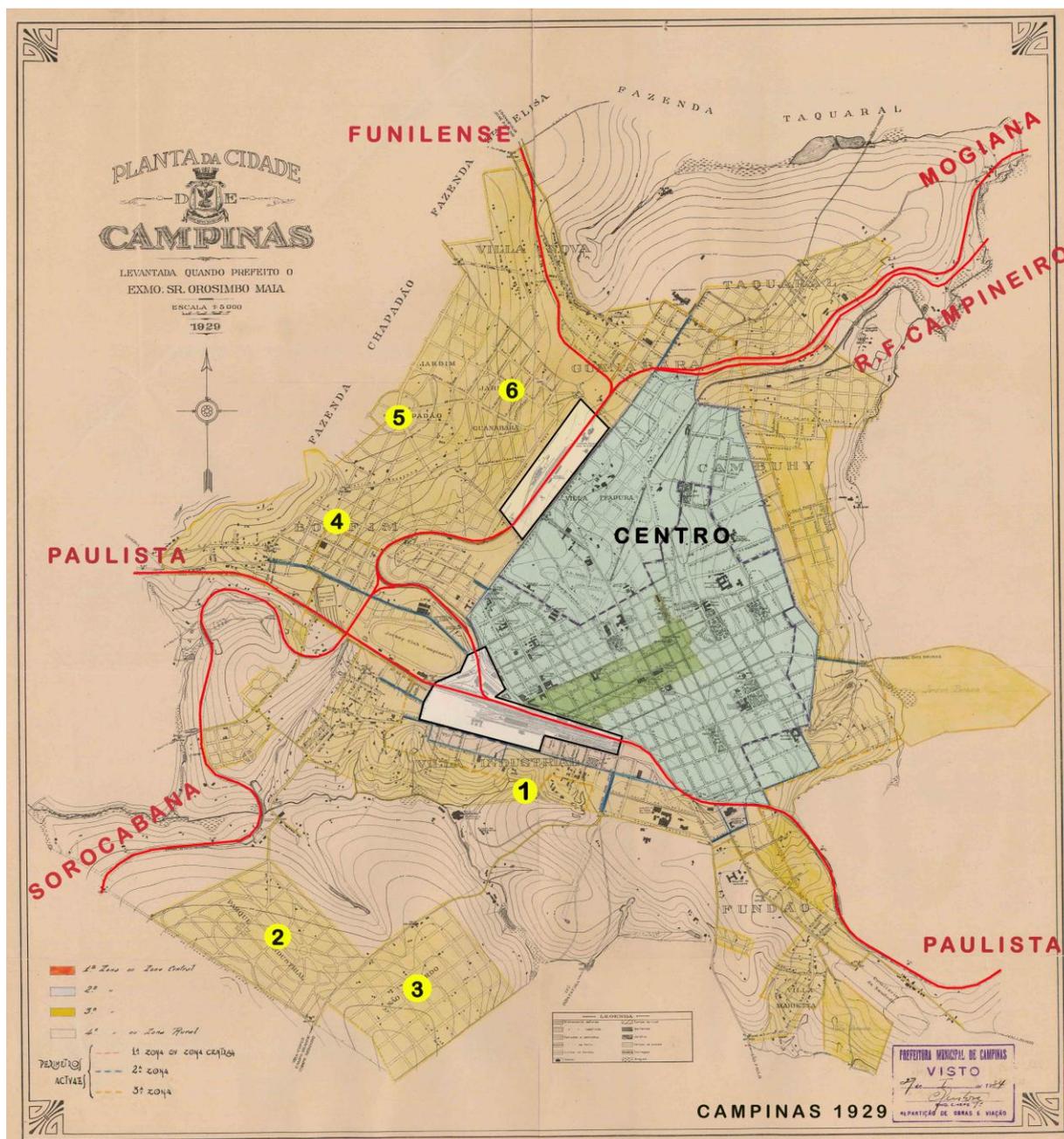


Fig.03 - Planta da cidade de Campinas 1929 - Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas – Campinas 2009

A DECADÊNCIA E O ABANDONO DO SISTEMA

A ferrovia no estado de São Paulo ocorreu graças à exploração da monocultura do café, que além de ser seu patrocinador foi também seu algoz. O modelo de expansão puramente extrativista de um único produto, baseado na exportação e que deixava o transporte de passageiros em segundo plano fez com que a quebra da bolsa de valores de Nova Iorque em 1929, desencadeasse uma grande crise ferroviária.

Com o desabamento do preço do café no mercado internacional, a falta de um mercado interno forte e a falta de mercados alternativos, as estradas de ferro não se atualizaram nem em equipamentos, nem em recursos humanos, passando a funcionar de maneira precária, com locomotivas e vagões do século XIX e traçados que ofereciam um serviço lento e burocrático.

Diante do grau elevado de obsolescência das ferrovias Federais, o governo federal, na gestão de Juscelino Kubitschek, criou em 1957 a RFFSA (Rede Ferroviária Federal S/A), com o objetivo de solucionar os problemas, modernizando administrativamente, operacionalmente e materialmente as companhias, formando uma única empresa sob administração da União.

Apesar da criação de um órgão público para administrar as ferrovias, a política do governo Kubitschek estimulou de forma acentuada o transporte sobre pneus, criando rodovias, estradas, etc. em detrimento do transporte ferroviário, fazendo com que a RFFSA se tornasse uma empresa cheia de problemas e com pouco dinheiro, não conseguindo sanar a tempo o descompasso da ferrovia. Sendo assim o setor rodoviário prosperou diante da inércia da ferrovia.

A substituição do modal ferroviário pelo modal rodoviário ocorre no Brasil de maneira muito rápida e, em menos de vinte anos, as rodovias absorveram a quase totalidade dos movimentos, sejam de cargas ou de passageiros.

Hoje, no estado de São Paulo, responsável por 33,4% do PIB brasileiro, concentra 93,3% de sua riqueza econômica transportada pelas rodovias e somente 5,5% pelas ferrovias. Os veículos automotores parecem ter conseguido fazer o que a ferrovia não deu conta: estimular as ligações e articulação entre os centros produtores em todas as direções,

ou seja, uma liberdade de deslocamentos que a ferrovia não proporcionava.¹⁹

Entretanto, a crise atingiu as ferrovias Paulistas de forma diferente das ferrovias Federais. Elas sofreram os impactos da crise, mas foram se adaptando, de forma que, todas as ferrovias que cruzavam o solo campineiro estavam em funcionamento em 1950.

A ferrovia da Cia. Paulista, única ainda sob o controle privado, no início da década de 50, adquiriu uma série de ferrovias pequenas com as quais fazia entroncamento; sua situação financeira se tornou complicada e passou a enfrentar diversas greves durante a década até que em 1961 o governo estadual de Carvalho Pinto interveio e desapropriou as ações da empresa, estatizando-a.²⁰

Já a Mogiana que sofrera diante da crise do café e dos problemas econômicos oriundos da segunda guerra mundial, teve sua ferrovia utilizada até a exaustão durante a revolução constitucionalista de 1932²¹ e utilizava dos trilhos da companhia na tentativa de penetrar no sul de Minas Gerais. Esteve à beira da falência por diversas vezes até que os próprios acionistas da ferrovia pediram a sua estatização; fato ocorrido em 1952 após acordo com o Governo do Estado.

A Sorocabana possui uma história diferente das demais; em 1905 o governo estadual comprou a ferrovia para saldar dívidas contraídas por más administrações e em 1907 cedeu concessão de uso ao truste de Percival Farquhar que a tornou lucrativa até 1912.

Ao chegar ao território campineiro em 1914, a Sorocabana, assim como o holding de companhias ferroviárias comandado pelo norte-americano, estava em um colapso financeiro e a opção de um ramal na cidade era uma tentativa de obter lucros. Criou-se então uma ligação entre a produção do sul de Minas e o porto de Santos sem a necessidade de passar pela estação da Cia. Paulista, onde havia o pagamento de altas taxas.

¹⁹ BRANCO, Adriano Murgel. "Ferrovia versus Rodovia" pg.44 In: Revista História Viva – Caminhos do Trem nº06 –Duetto Editorial. 2009

²⁰ MORETTINI, Erika; VILLAR, Antonio. "120 anos de ferrovia paulista" Imprensa Oficial do Estado S.A. IMESP – 1992.

²¹ A revolução Constitucionalista de 1932 foi um conflito armado paulista que tinha como objetivo a derrubada do governo provisório de Getúlio Vargas e a promulgação de uma nova constituição

Mas a idéia não foi suficiente para saldar as dívidas e a holding entrou em concordata passando a ferrovia de volta para o Governo do estado que assegurou o serviço público.

Sob o domínio do Estado, a E.F. Sorocabana se mostrou uma empresa ativa e competitiva em termos e quantidade de carga transportada, pois com a queda do preço do café ela, que cobria o lado oeste do estado e fazia tráfego com as estradas do sul, diversificou as cargas (madeira, algodão, petróleo, etc.) fugindo do drama da carga única.

Sendo assim, no final da década de 50, o Governo do Estado tinha todas as ferrovias sob o seu domínio e a intenção de uni-las tal qual a RFFSA fizera com as estradas de ferro da União. Foi elaborado um plano, em 1968, suprimindo 700 km de ramais antieconômicos e que visava elevar a velocidade dos trens, mas essa política foi muito pouco eficiente na tentativa de assegurar à ferrovia uma posição de destaque no transporte público.

Seus traçados antiquados, seu material rodante muito usado, o excesso de empregados por km e perante a abertura de estradas de rodagem sempre asfaltadas e de velocidade elevada, o transporte ferroviário não se mostrava competitivo.

Em Novembro de 1971, as administrações dos ramais que não tinham sido erradicados se unificaram formando a FEPASA (Ferrovias Paulistas S/A) com o propósito de integrar uma única ferrovia no estado, que se demonstrou ser um desafio grande demais. Nesse ano iniciaram-se suas atividades transportando 13 milhões de passageiros/ano em 42 composições. Mas o sucateamento, a concorrência dos modos sobre pneus e as novas exigências nos deslocamentos modernos, levaram a FEPASA a transportar em 1997 somente 1,2 milhões de passageiros/dia em 18 trens diários que restaram.²²

A FEPASA teve vida curta, de 1971 a 1998, mas seu efeito foi devastador. O resultado dessa estatização e toda a remodelação da FEPASA, assim como na RFFSA, foram pífios no transporte de cargas e o de passageiros, por sua vez, iniciou um forte processo de esvaziamento.

²² BELVISO, Tony. "Guinadas Ferroviárias" pg.61 In: Revista História Viva – Caminhos do Trem nº04 –Duetto Editorial. 2009

Sendo assim, devido ao endividamento da Rede Ferroviária Federal S/A, que chegara aos críticos R\$13,6bi, o órgão entrou no PND, Programa Nacional de Desestatização de 1992 (Governo Fernando Collor). A FEPASA entrou nesse mesmo programa em 1998, com a passagem da empresa para a União como parte da renegociação das dívidas do Governo do Estado de São Paulo.

Avaliada em R\$2,1 bi, a FEPASA foi incorporada ao patrimônio da RFFSA para então ser leiloada sua concessão, a exemplo das demais malhas federais, entretanto sofreu o processo de forma separada.

A FERROBAN – Ferrovias Bandeirantes S.A., consórcio formado pelos acionistas da FERRONORTE e da Companhia Vale do Rio Doce (CVRD), através de licitação, recebeu a concessão da malha, que conta com 4.326km de extensão de linhas tronco e ramais e mais 900km de linhas em pátios, para prestar o serviço público de transporte ferroviário pelo período de 30 anos prorrogáveis por mais 30 anos.

O início de suas operações aconteceu em 01 de janeiro de 1999 e os resultados iniciais da concessão expressaram a pouca familiaridade que seus gestores tinham com o assunto ferrovia e revelou a visão empregada para gerar as unidades de negócios. As críticas ao modelo ressaltam a falta do estabelecimento de corredores de produtos e conclui que as concessões foram feitas com uma lógica regional e não econômica, ou seja, a falta de uma estrutura unificada.

Das ferrovias que cortavam o território urbano campineiro, poucos trechos estão em funcionamento: pela linha da Cia. Paulista trafegam poucos trens de cargas, sendo que o transporte de passageiros foi extinto em 2001; da linha da Cia. Mogiana apenas uma pequena parte, ligando a estação Anhumas à cidade de Jaguariúna, está em funcionamento. Este trecho, operado pela ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), é voltado ao turismo; o restante da linha tronco da Mogiana deixou de funcionar em 1973. A linha da E. F. Sorocabana, após adquirir as ferrovias Funilense em 1924 e o Ramal Férreo Campineiro em 1917, teve o transporte de passageiros extinto em 1976 e o transporte de cargas no fim da década de 80.

A cidade ainda conta com uma linha denominada “Corredor de Exportação”, criado em 1979 a partir da política de corredores de cargas

explorada pela FEPASA e, desde 2002, está sob operação da America Latina Logística (ALL) funcionando intensamente. A linha segue de Uberaba – MG a Santos – SP e concentra grande parte do volume de cargas transportado no estado.

Desde 2007, através de uma medida provisória, a administração de todo o patrimônio ferroviário que não foi arrendado (bens móveis e imóveis; operacionais ou não) está sob o controle da SPU (Secretaria do Patrimônio da União) que se tornou o responsável pela destinação dos bens.

Está nítido que a questão de propriedade dos espaços ferroviários é algo tão complexo que em muitos casos nem mesmo o poder público consegue identificar quem é dono de quê, ou até mesmo que esfera do poder (municipal, estadual ou federal) é a proprietária do espaço. Se, inicialmente, particulares conseguiam criar as ferrovias através de concessões do imperador, ao entrarem em decadência e iniciarem um período de prejuízos, as companhias voltaram ao poder público que arcou com todos os efeitos da má administração das mesmas.

E esse modo de desenvolvimento baseado em uma parceria onde a sociedade é a maior prejudicada não ocorreu somente nos primórdios das ferrovias. Ao ser leiloada a concessão da “malha paulista” em 1998, o governo federal, que havia recebido o complexo como pagamento de dívidas do governo do Estado de São Paulo, entrega às mãos da iniciativa privada um grande potencial de requalificação urbana que deveria ter uso e propósitos públicos.

Todavia apenas parte de toda a estrutura ferroviária é adquirida por particulares, sendo que o restante que permanece sob domínio público se torna áreas ociosas à espera de intervenções que não saem do campo das idéias e entram no campo das ações concretas. Dificuldade esta que se potencializa pela disputa interna entre as próprias instâncias políticas que encontram empecilhos quando o poder municipal sugere ações em áreas cujo controle está sob o governo Estadual ou Federal e vice-e-versa.

OS PLANOS DIRETORES E OS PLANOS SETORIAIS DE TRANSPORTES

Na década de 1920, o processo de expansão urbana de Campinas já havia extrapolado antigos limites e ultrapassado a ferrovia. Com isso foi-se incorporando, progressivamente, terras de fazendas afastadas do centro da cidade, constituindo novos bairros operários e bairros residenciais de segmentos sociais de maior renda, enquanto no centro se concentrava a atividade terciária. Essa expansão provocou um adensamento de bairros como a Vila Industrial, Jardim Chapadão e Guanabara, produzindo um sistema viário totalmente desarticulado.

Visando uma melhor organização da cidade, o município contratou os serviços do engenheiro Prestes Maia – que já havia realizado um grande plano viário para a cidade de São Paulo - para a elaboração de um plano urbanístico que promovesse uma melhor circulação viária que atendesse as necessidades do momento e que absorvesse o crescimento futuro.

O Plano de Melhoramentos Urbanos foi aprovado pela prefeitura em 1938 e foi a primeira iniciativa do governo municipal por uma melhora urbanística da cidade. Apesar de ter sido concebido e executado parcialmente, o plano estruturou o sistema viário da forma que, em seus princípios gerais, permanece até hoje.

Nele se propôs uma série de novas avenidas e alargamento de vias existentes criando um sistema radial para as vias de circulação, formado por anéis concêntricos cuja estrutura se ancora no centro da cidade. Entretanto o projeto limitou-se à expansão do sistema viário, ignorando inclusive os dos trens que atravessavam Campinas. Prestes Maia não os considerava *“indutores de um processo de ocupação do solo mais ordenado e equilibrado, descurando-se da importância do papel estruturador do sistema de transporte para a dinâmica de uso e ocupação do solo”*.²³

Esse pensamento se perpetuou durante 30 anos na administração municipal, cujas propostas e ações até a década de 70 não contemplavam o complexo ferroviário. Sendo assim, o governo municipal de Campinas

²³ Fernandes, B. L. “Sistema de Transportes, Meio Ambiente e Cidade”. Dissertação de Mestrado – IFCH Unicamp. 1996

assistiu à decadência do sistema abdicando de encontrar novas soluções para o caso.

Após a criação da FEPASA (órgão estadual) em 1971, o cenário que já era muito ruim entrou em colapso. Em meados da década, das três companhias que operavam em Campinas somente a Cia. Paulista continuava com o transporte de passageiros e cargas; a E. F. Sorocabana funcionava somente com o transporte de cargas e a Cia. Mogiana deixou de funcionar completamente.

Nesse período de forte expansão urbana a cidade possuía um sistema de transporte coletivo baseado quase exclusivamente no setor viário, insuficiente para atender as novas demandas. Mostrava-se necessário a elaboração de novos planos que estruturassem a cidade a partir de um novo sistema de transporte.

O governo municipal criou então, em 1972, a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC) que tinha *“por fim e objetivo promover e acelerar o desenvolvimento planejado do Município de Campinas”*²⁴. A primeira medida da nova empresa foi o estudo para a retomada do pleno uso do leito das ferrovias Mogiana e Sorocabana, criando um sistema integrado de transporte rápido, o que foi objeto da licitação organizada em 1975.

O estudo encontrou diversas dificuldades que não o levaram a consolidar-se como proposta; conflituosas negociações entre o poder municipal e o poder estadual, assim como a dificuldade na aquisição de verbas foram os grandes motivos para a não formulação de algo concreto.

Alguns anos mais tarde, na década de 80, foi criada a Secretaria Municipal de Transporte (SETRANSP) e, em 1983, esse novo órgão público formulou a proposta da “Rede Básica” de transportes, cujas diretrizes eram: o atendimento da demanda com nível de serviço adequado; a indução da ocupação e do adensamento da área urbana do município; a alteração do perfil do consumo energético do setor de transporte coletivo; a maximização do aproveitamento do sistema viário, inclusive dos leitos ferroviários desativados; e a promoção da melhoria da

²⁴ Lei nº 4.902 de 11/01/1972

qualidade de vida pela ampliação da acessibilidade, sem onerar os orçamentos familiares e públicos com os custos do sistema.²⁵

O projeto previa a operação integrada dos sistemas de ônibus à diesel, trólebus e do ferroviário, em uma rede de transporte composta por três subsistemas de linhas de ônibus – tronco, alimentadoras e convencionais -, e por um sistema de trens de características suburbanas. Neste sistema, parte dos leitos ferroviários que cruzam o território campineiro iriam ser reutilizados. Os trólebus circulariam em corredores de grande demanda, sendo um deles o leito desativado da Cia. Mogiana, criando uma ligação Sudoeste-Noroeste.

Outro grande projeto que aproveitaria o leito ferroviário da Cia. Paulista seria o Trem Metropolitano – parceria entre governo municipal e estadual - criando um serviço regional interligando Sumaré a Vinhedo, com paradas intermediárias em Hortolândia e Valinhos, e em diversos pontos do município de Campinas. (ver fig. 04)

Apesar de não ter sido implantado em sua totalidade, o projeto da “Rede Básica” apresentava boas propostas que permaneceram sendo discutidas e reformuladas. O fracasso da implantação do Trólebus e de reutilização da rede ferroviária no transporte urbano de Campinas refletiu dois aspectos estruturais da política de transporte urbano nacional: a predominância das alternativas rodoviárias, que embora abalada temporariamente pela conjuntura internacional da crise do petróleo, mostrou manter a vitalidade; e a dificuldade de viabilizar investimentos de grande porte em infra-estrutura urbana para os serviços de transporte coletivo.²⁶

²⁵ BICALHO, Marcos Pimentel; RODRIGUES, Marly. “Trilhos e Linhas: História do Transporte Urbano em Campinas” pg.135 Imprensa Oficial. Campinas. Dezembro 2004.

²⁶ IDEM. Pg.140.

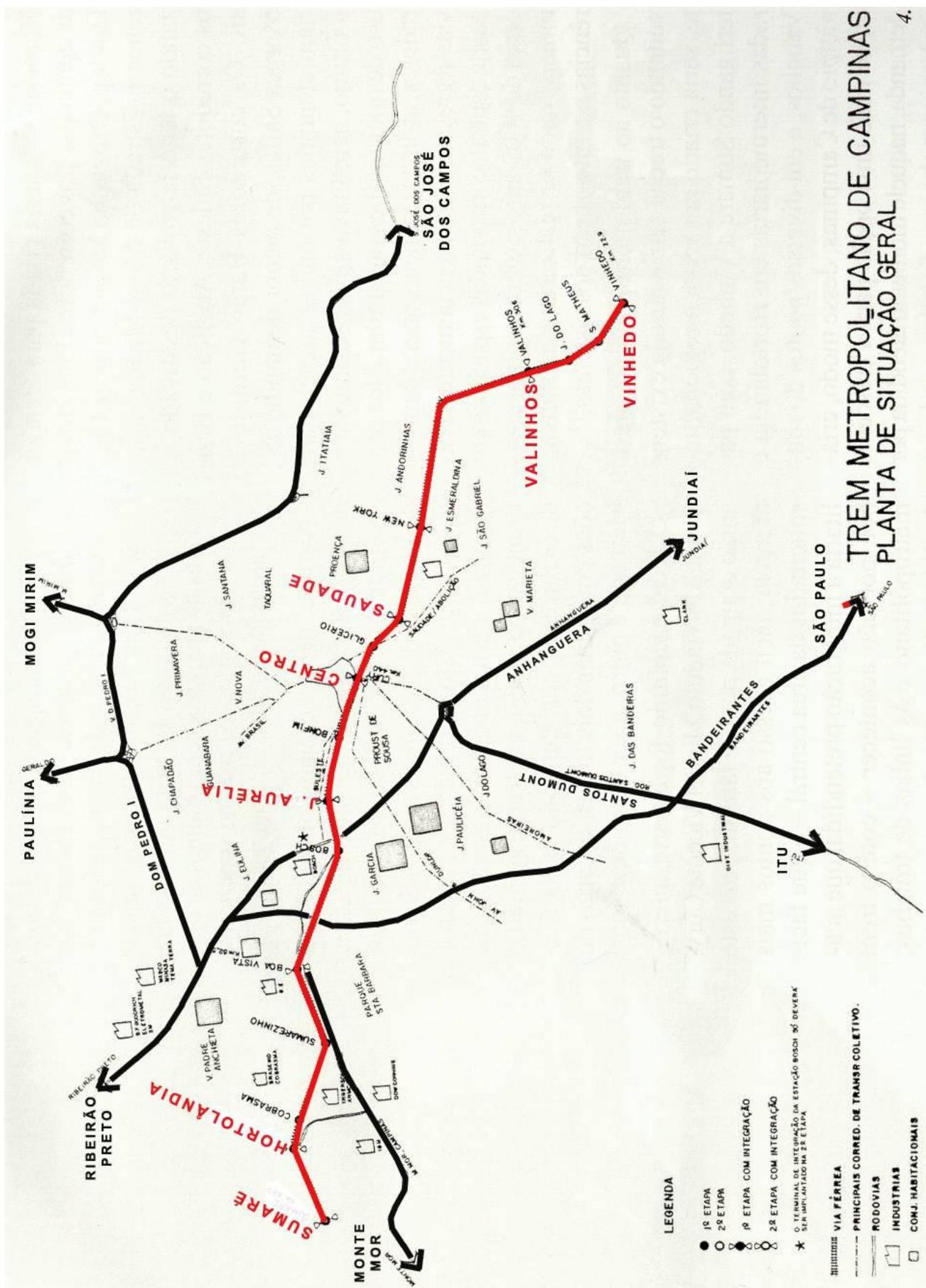


Fig. 04 - Proposta de implantação do Trem Metropolitano – Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas / Desenho: Pablo Costa – Campinas 2009

Os Planos Diretores elaborados em 1991, 1995 e 2006 indicaram a necessidade de elaborar projetos que visem o reaproveitamento do leito ferroviário existente. A maioria desses planos se limitam a diretrizes que apontam para que este reaproveitamento seja parte de um sistema de transporte complexo e coeso, que integre diferentes modais de transporte.

O plano de 1995, além das diretrizes genéricas de “*preservar os leitos férreos desativados e respectivas faixas "non aedificandi" para transporte de passageiros, local, turístico ou de lazer, e/ou áreas complementares à urbanização local*”²⁷, traz também diretrizes um pouco mais precisas, pautadas no uso do VLT (Veículo Leve sobre Trilhos) como elemento de articulação do território, além da retomada do projeto do Trem Metropolitano, agora denominado “Trem Intrametropolitano”. (ver fig.05)

Vale notar que justamente no ano em que foi publicado o Plano (1995) foi exatamente o ano em que o VLT de Campinas deixou de funcionar. O próprio plano indicava que era preciso o “*reestudo do sistema VLT, analisando alternativas de traçado de localização das estações e integração plena ao sistema por ônibus;*”²⁸ e propunha que para o sistema implantado e os novos traçados, fosse utilizado um sistema de VLT com “*características efetivas de um pré-metrô*”²⁹. O próprio poder público, que instalou o VLT, avaliava que da forma como estava implantado, o sistema entraria em colapso.³⁰

²⁷ PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. “Plano Diretor do Município de Campinas”. Pg. 119 – 138. Campinas, 1995.

²⁸ IDEM. Pg.159

²⁹ IDEM. Pg.136

³⁰ O VLT de Campinas será melhor analisado no capítulo seguinte.

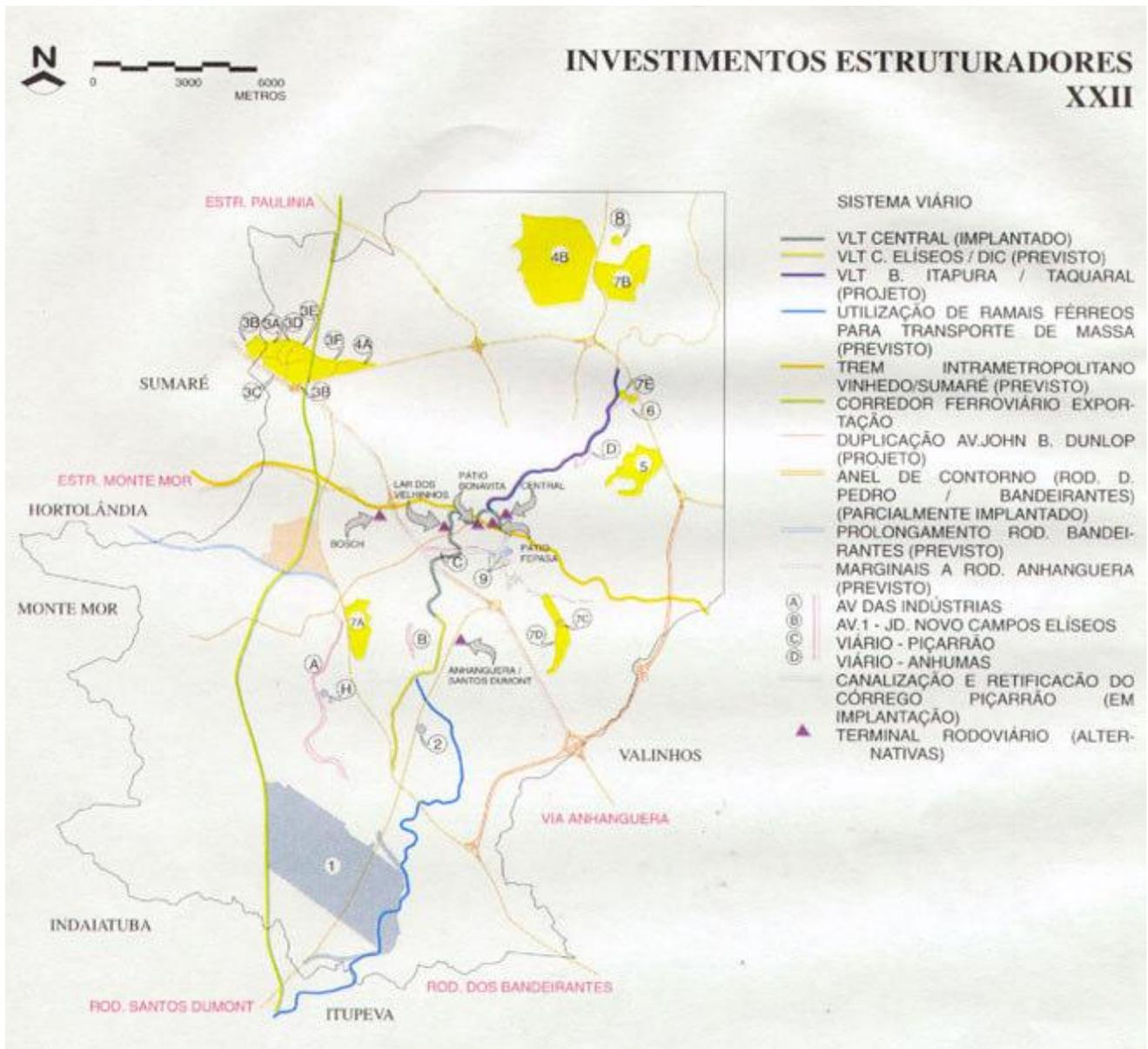


Fig.05 - Propostas presentes no Plano Diretor de Campinas 1995 - Fonte SEPLAMA – Campinas 2009

Em 2003, no período entre a elaboração do Plano Diretor de 1995 e o de 2006, foi desenvolvido pela EMDEC e a Prefeitura Municipal (gestão de Izalene Tiene), o “Sistema Estrutural de Transporte de Campinas”. Segundo a própria prefeitura, o sistema proposto visava induzir o crescimento sustentado, baseando os deslocamentos urbanos no transporte público; induzir o uso e ocupação mais racionais do solo urbano; promover as integrações locais, metropolitanas e regionais; promover o aumento da acessibilidade da população; racionalizar o uso da infra-estrutura reduzindo os desperdícios; reduzir os custos dos deslocamentos, priorizando o uso do transporte coletivo; e reduzir os impactos ambientais. (ver fig.06)

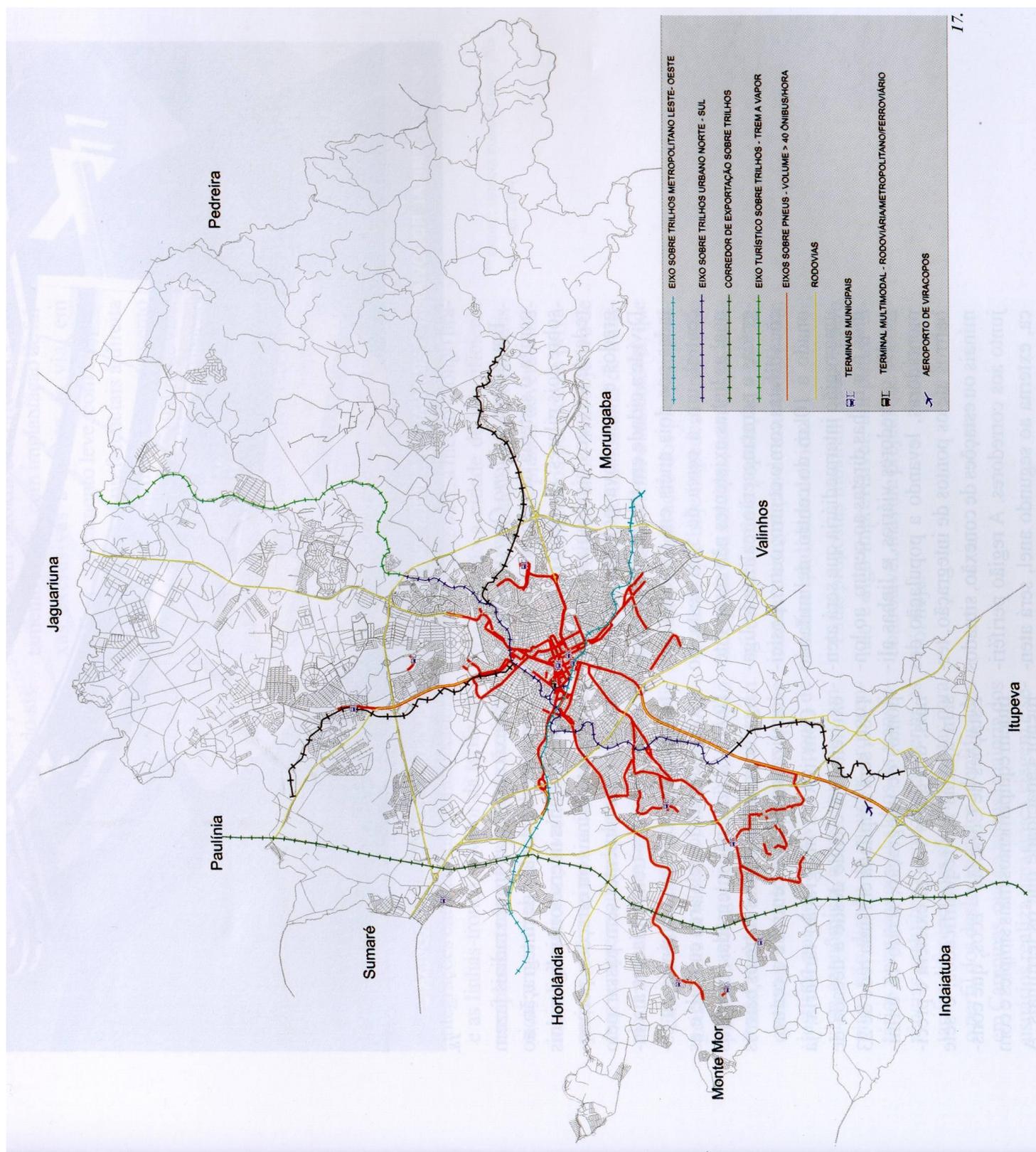


Fig.06 - Mapa da proposta do Sistema Estrutural de Transporte – Fonte: BICALHO, Marcos Pimentel. “Trilhos e linhas: história do transporte coletivo em Campinas” – Secretaria Municipal de Transportes EMDEC – Campinas 2004.

A partir de análises das características dos setores urbanos da cidade, seus principais eixos de deslocamento e suas características, foi elaborado um sistema estrutural a partir do trem, dos veículos leves sobre trilhos e dos ônibus. Para o setor ferroviário foi proposto a criação de duas ligações sobre os trilhos: Leste-Oeste e Norte-Sul.

A Ligação Leste-Oeste consistia na implantação de um serviço de trem metropolitano utilizando o leito da Cia. Paulista, ligando os municípios de Americana e Vinhedo, com estação central integrada ao Terminal Rodoviário de Campinas.

Para a ligação Norte-Sul é proposto um VLT com o aproveitamento parcial do leito da E. F. Sorocabana entre o viaduto do Piçarrão e a avenida das Amoreiras, a partir deste ponto até o Aeroporto de Viracopos seria criado um novo leito. *“Entre a região do Curtume e a Estação Guanabara está prevista a implantação de um trecho em subterrâneo, de aproximadamente 03km, aflorando em superfície na estação. A partir deste ponto a ligação aproveitará integralmente o leito da Cia. Mogiana, finalizando seu traçado nas imediações da rodovia Dom Pedro I, onde haverá um terminal de integração com a rede de transporte sobre pneus para atender a região.”*³¹

Estava também previsto um ramal que, saindo da Estação Guanabara, atinja Barão Geraldo, em traçado junto à rodovia Milton Tavares de Lima, chegaria até a Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). A vocação turística da Estação Guanabara seria reforçada com a chegada dos trens Campinas - Poços de Caldas (previsto no programa “trem de vizinhança”) e do prolongamento da Maria-Fumaça da estação anhumas até a Guanabara passando pela Praça Arautos da Paz.

As propostas presentes nesse estudo elaborado pela EMDEC representaram uma releitura das propostas já existentes e descritas de forma superficiais nos planos diretores anteriormente publicados.

As diretrizes estão mais bem explicadas do que as presentes nos planos diretores, todavia ele apresenta falhas pelo fato das propostas serem elaboradas sem análise minuciosa dos locais de intervenção.

³¹ EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DE CAMPINAS. “Sistema Estrutural de Transportes de Campinas” pg. 17. Novembro 2003.

A falta dessa análise prejudica também o Plano Diretor de 2006 elaborado durante a gestão do prefeito Helio de Oliveira Santos e que não deu prosseguimento a grande parte das diretrizes do plano de transportes da EMDEC.

O plano aponta para a construção do Terminal Multimodal de Passageiros em uma área pertencente a Cia. Paulista (projeto já executado e inaugurado em 2008) e indica um projeto de requalificação da área central de Campinas que incluía a estação central e seu pátio como elementos principais (projeto elaborado por Jaime Lerner e ainda não executado).

Novamente está presente uma releitura do trem metropolitano inicialmente proposto no Plano da Rede Básica em 83 e também incluído nos Planos Diretores de 1991 e 1995 sob o nome de Trem Intrametropolitano. Agora ele recebe o nome de Trem Expresso Bandeirante, mas segue os mesmos preceitos das outras propostas: ligar as cidades do interior a partir do leito da Cia. Paulista que hoje está sob o comando da FERROBAN - ALL.

*“Este projeto deverá ter, segundo dados da Secretaria dos Transportes Metropolitanos, pequeno impacto ambiental devido ao aproveitamento da faixa ferroviária existente e o método construtivo. Deverá contar com 13,5km de elevados e pontes, 2,5km de túnel, 76,0km de superfície perfazendo um total de 92,0km de leito. Entende a secretaria de Transportes do Estado, que o Trem Expresso Bandeirante trará benefício em função da redução da circulação de veículos, da quantidade de acidentes nas rodovias e cidades, do tempo de viagem dos usuários, do custo da rede de transportes, além da geração de empregos, novas oportunidades econômicas e integração regional.”*³²

Entretanto as diretrizes municipais, para que este projeto do governo estadual siga adiante, aparecem no plano diretor de forma incertas. Diretrizes como: *“Envidar esforços junto aos órgãos de governo Estaduais objetivando compatibilizar objetivos, projetos e prazos deste projeto”* ou *“Prever forma de integração com Viracopos de modo a que atenda os*

³² PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. “Plano Diretor do Município de Campinas”. Pg. 250. Campinas, 2006.

interesses de Campinas”³³ mostram a falta de comprometimento com a proposta.

As propostas para as áreas ferroviárias desativadas também aparecem de forma demasiada genérica; dos 80km de trilhos desativados, somente 8.5km (leito do extinto VLT) possuem projeto um pouco mais preciso: serão utilizados como corredor de ônibus (futuro corredor do Campo Grande). Para os outros 71.5km somente diretrizes muito amplas que não apontam ações claras e objetivas: *“O sistema InterCamp considera a possibilidade de utilização dos leitos férreos desativados e subutilizados serem transformados em eixos estruturais do transporte público, operados com tecnologia mais adequada. Serão definidas as intervenções físicas necessárias, incorporando estudos urbanísticos que definam novos instrumentos de gestão urbana, de forma a promover a ocupação e reconstrução dos vazios urbanos lindeiros, com configuração física vinculada ao acesso prioritário do transporte coletivo.”*³⁴

As propostas para o complexo ferroviário presentes nos planos diretores e planos setoriais apontam a dificuldade de ação quando se misturam instâncias governamentais diversas. As ações implicam em parcerias entre governo municipal, estadual e federal além de ter que contar, muitas vezes, com dinheiro proveniente do capital privado.

Está claro que esta complexidade não tem permitido que os projetos tenham a magnitude e a precisão que necessitam ter, já que estão envolvidos instâncias que possuem ideais políticos e objetivos que em muitos casos se contrastam. Sendo assim as propostas se tornam genéricas e sem comprometimento com sua realização tornando os leitos ferroviários algo sem definições claras quanto ao seu futuro.

Sem essas definições o espaço abandonado se torna palco de intervenções pontuais de agentes públicos e/ou privados. Essas intervenções não permitem mais uma leitura dos espaços ferroviários como um grande conjunto, e sim, como grandes espaços separados que não se conectam, deixando de lado uma das principais características das áreas ferroviárias que é sua linearidade.

³³ PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. “Plano Diretor do Município de Campinas”. Pg. 251. Campinas, 2006.

³⁴ IDEM. Pg.276

Para agravar essa situação, as poucas ações em torno desse tema foram catastróficas e produziram uma imagem, junto à população, equivocada acerca do reaproveitamento dos leitos para o transporte ferroviário (caso do VLT de Campinas). As dificuldades então se tornam ainda maiores já que a cidade não reconhece os potenciais destas áreas e as instâncias do poder público não conseguem entrar em acordo para ações mais concretas e coesas.

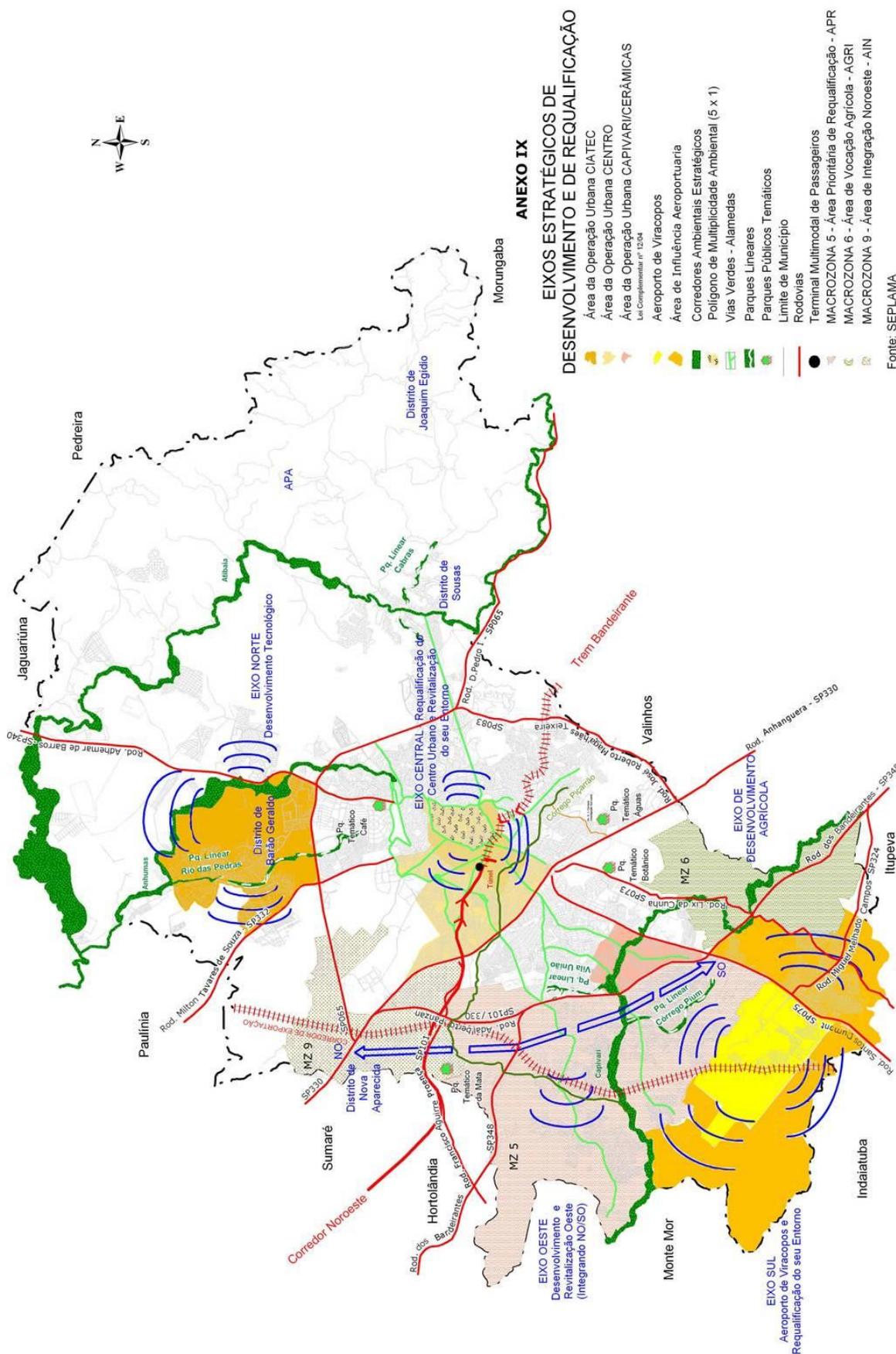


Fig.07 – Mapa de Eixos Estratégicos do Plano Diretor 2006 – Fonte: SEPLAMA – Campinas 2009

A EXPERIÊNCIA DO VLT CAMPINEIRO

Na medida em que Campinas começa a atingir sua dimensão metropolitana e os males do predomínio do automóvel no meio urbano começam a se manifestar, a construção de novos conceitos e propostas para a mobilidade urbana também começam a tomar corpo.

A proposta de reaproveitamento da infra-estrutura ferroviária ociosa para instalação de transporte público de passageiros de média capacidade teve seu início em 1983 com a proposta da “Rede Básica” de transportes do município, onde se previa a instalação de VLTs (Veículo Leve sobre Trilhos) e foi retomada com maior ênfase e objetividade na gestão Jacó Bittar no início da década de 90.

O conceito de VLT (ou Bonde Moderno) apresenta significativas diferenças em relação aos trens e bondes comuns; sua implantação é por vezes comparada à oportunidade de realização de uma olimpíada e, portanto, deve ser encarada como um “grande projeto”, ultrapassando largamente o simples fornecimento de mais um meio de transporte e, com isso, exercendo influência global sobre a cidade.

Tecnicamente é um meio de transporte urbano e eletrificado, caracterizado por transportar seus passageiros normalmente em superfície, sendo o seu nível de segregação com relação ao tráfego de veículos e pedestres, assim como sua capacidade de transporte, características que o diferenciam de outros modos de transporte, seja viário ou ferroviário, como o metrô, o trem de subúrbio, o bonde comum e o ônibus.



Fig. 08 – Corte esquemático do sistema VLT. Disponível em: www.tramvia.org
Acessado em: 20 Out. 2009

Além de trafegar em nível com o terreno e de ter em suas paradas, piso rebaixado e a supressão de obstáculos físicos, o VLT possui sistemas de amortização e absorção de ruídos e vibrações garantindo não apenas acessibilidade a todos os passageiros – inclusive aqueles com mobilidade reduzida – mas também um baixo impacto sonoro na sua implantação.

Características e Vantagens: ³⁵

- Veículo de Superfície

Favorece a acessibilidade às estações e paradas, com acesso em nível.

Versatilidade: circula em meio urbano

Economia de custos de construção (comparado aos de circulação subterrânea)

- Circulação em Vias Exclusivas

Melhora nos tempos de viagem

Proporciona reformas e melhorias urbanas que podem converter a linha em um eixo comercial

- Elétrico

Uso de energia sem queima de combustíveis fósseis

Consumo de energia 10 vezes menor que um sistema de ônibus à diesel

- Capacidade e Velocidade

Entre 15.000 e 35.000 passageiros/hora/sentido

Composições de 02 à 06 carros

Velocidade máxima: 80km/h

- Leve e Silencioso

Construção com materiais leves que diminuem o nível de vibrações e ruídos.

Menor desgaste da infra-estrutura ferroviária

- Custos

Metrô e/ou VLT subterrâneo com estações U\$39.0mi/km

VLT em superfície com estações U\$06.5mi/km

³⁵ Dados disponíveis em: www.tramvia.org / Acessado em: 20 Out. 2009

Por essas características o bonde moderno - VLT é o sistema com maior poder de transformação urbanística; Além de sua capacidade de transporte, ele é um indutor de importantes transformações urbanas.

Sua implantação em meio urbano está sempre associada a transformações do espaço público, ao aumento do espaço do pedestre e a diminuição do automóvel. Sendo assim, a operação se transforma em metade transporte e metade urbanismo.



Fig. 09 – VLT implantado em Melbourne. Disponível em: www.alstom.com / Acessado em: 26 Nov. 2009

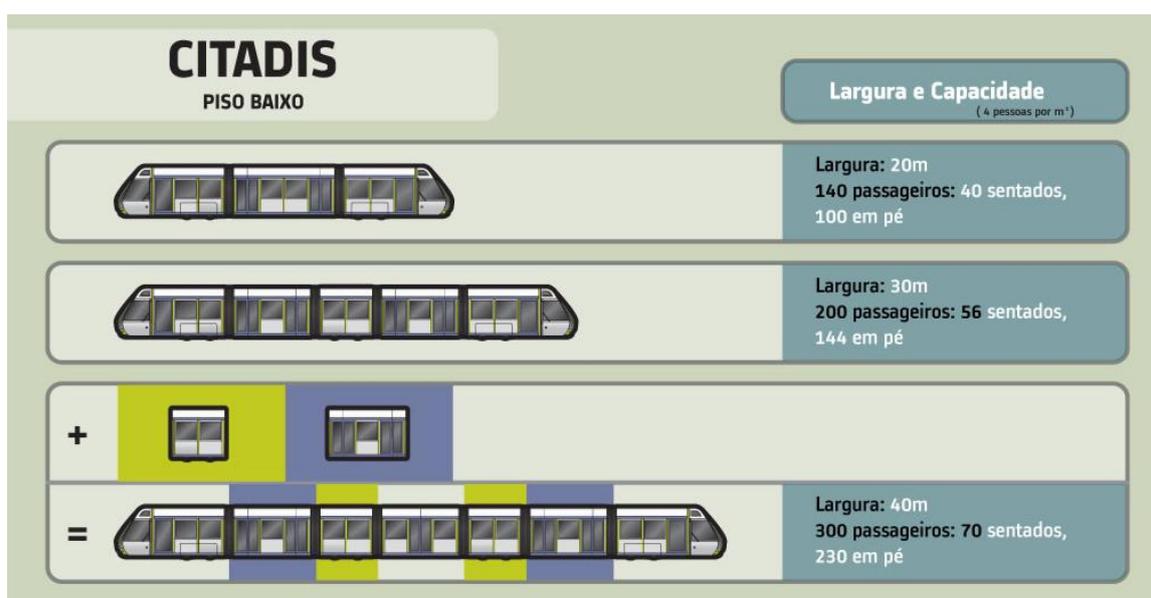


Fig. 10 – Composições possíveis em Melbourne. Disponível em: www.alstom.com / Acessado em: 26 Nov. 2009

A proposta conceitual inicial para Campinas visava, com a implantação do VLT, uma grande transformação urbanística, considerando-o um elemento físico e de infra-estrutura urbana com potencial estratégico de reestruturação do espaço da metrópole.

Em 1990, a Prefeitura e o Governo Estadual, através da FEPASA, firmaram um acordo sobre a utilização dos ramais desativados, foi elaborado um estudo de implantação de um sistema com Veículos Leves sobre Trilhos, que ocuparia 25km do trecho Norte-Sul dos trilhos da Cia. Mogiana e da E. F. Sorocabana (ver fig.11). Segundo acordo a FEPASA operaria o sistema por 02 anos e depois deste período o controle ficaria à administração municipal.

Sendo assim, a rota sul seguiria da área central até Campos Elíseos, com 7.7km de extensão e 11 estações; e a rota Norte seguiria do bairro Botafogo ao Taquaral com 5.6km e 6 estações. A médio prazo seria possível a ocupação do trecho Norte do leito ferroviário da E. F. Funilense em direção a Barão Geraldo e a longo prazo o trecho da Cia. Mogiana entre as regiões do Carrefour e São Fernando.

O traçado priorizado foi o traçado Sul utilizando o leito da Sorocabana, pois as pesquisas então realizadas haviam apontado a região como a de maior concentração populacional do município (400.000 habitantes e taxa de crescimento anuais de 10%); nela se concentrava também a camada de menor poder aquisitivo da população.³⁶

Este traçado teria caráter de uma linha-tronco permitindo a integração do VLT com os corredores de transporte coletivo da cidade: a avenida das Amoreiras, a avenida John Boyd Dunlop e a rodovia Santos Dumont.

³⁶ Concorrência nº0053/0. Prestação de serviços de operação comercial, manutenção e serviços gerais do sistema do transporte urbano de passageiros por veículo leve sobre trilhos – VLT, linha sul - rota 02, da cidade de Campinas. Relatório FEPASA – Mendes Junior. [sem data]

O início da operação do VLT ocorreu em novembro de 1990, em um trecho de apenas 1.8km, entre as estações Barão de Itapura e Aurélia, com trens emprestados da Companhia do Metrô do Rio de Janeiro. A inauguração do percurso completo foi em abril de 1993, quando foram inauguradas as demais estações: Parque Industrial, Anhangüera e Campos Elíseos. (ver fig.12)

Nos anos em que esteve em funcionamento sua operação foi sempre em caráter precário e pouco conectado ao sistema de transporte existente. Portanto, a primeira linha do que seria parte de um sistema estrutural de transportes sobre trilhos, não conseguiu responder a essa primeira e principal expectativa, ou seja, constituir-se em um dos eixos estruturais de um sistema de transporte. Mal conseguiu integrar-se como parte do sistema já existente.

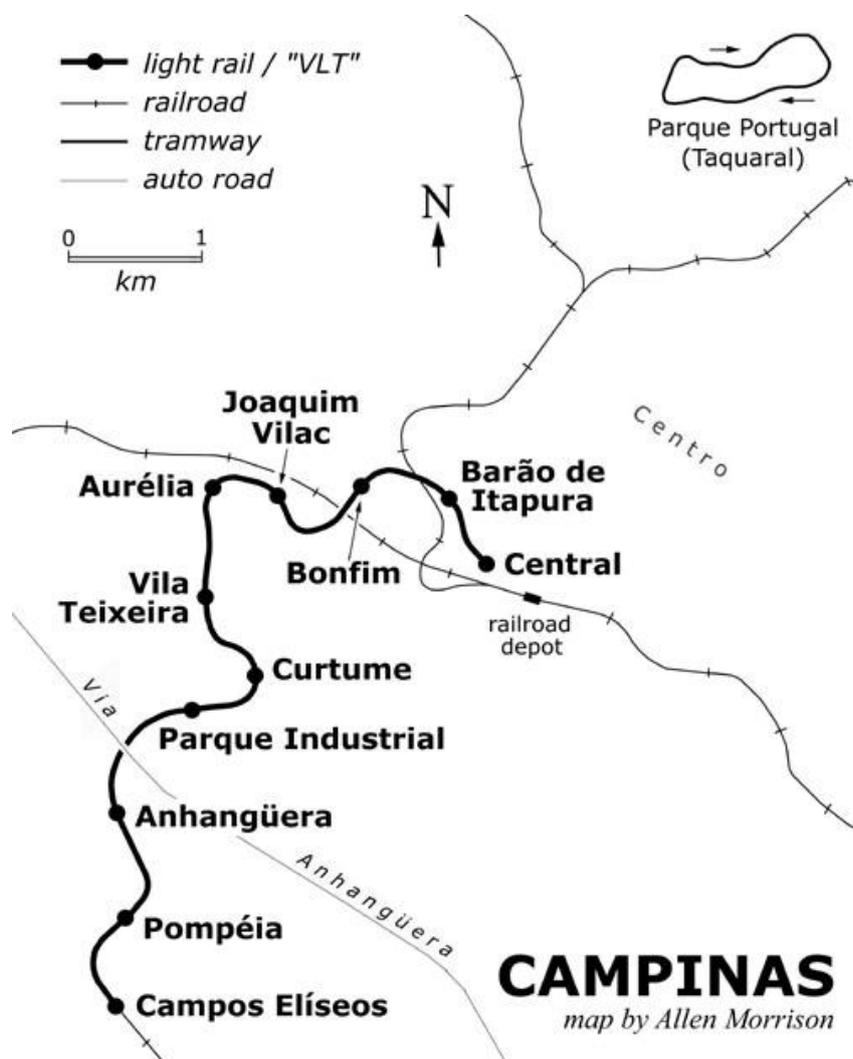


Fig.12 - Mapa do trecho implantado do VLT. Disponível em: www.tramz.com/
Acessado em: 20 Ago. 2008

Na época, a implantação da linha com 7.7km e 08 estações consumiu U\$120 milhões (não incluído o material rodante) e montou uma infraestrutura capaz de carregar 70 mil passageiros/dia; Sua operação, no entanto, conseguiu atingir um máximo de 5.000 passageiros/dia, por um curto período.

Com este insuficiente desempenho operacional, a circulação do VLT deixou completamente ociosa a infra-estrutura instalada e, conseqüentemente, sua operação sempre foi altamente deficitária. O Governo do Estado, que mesmo após os dois anos de contrato ainda subsidiava o sistema, encerrou a operação do VLT em Fevereiro de 1995.

Podemos apontar diversos fatores que contribuíram para o fracasso da implantação de um modelo de transporte de média capacidade na cidade. A escolha do leito da Sorocabana, que foi originalmente um percurso muito segregado em relação à cidade, dificultou ainda mais o sucesso do projeto; em grande parte do seu percurso os trilhos estão separados do entorno urbano: em corte, em aterro, cruzando ruas através de pontes e viadutos. Esse espaço ferroviário configura-se como um espaço bastante segregado e descolado do nível da cidade, da rua.

O espaço ferroviário onde foi implantado o VLT possuía, e ainda possui, potencialidade negativa, pois foi um espaço que durante anos atuou como barreira urbana, um limite físico e visualmente identificável que influenciou sobremaneira a ocupação (ou desocupação) lindeira. Com o tempo tornou-se uma barreira urbana abandonada, fundos da cidade, um terreno baldio onde a cidade é esvaziada de significado e urbanidade.

Esta herança transforma sua implantação em uma operação muito mais complexa do que a simples instalação de um veículo sobre trilhos em um leito ferroviário pré-existente, sendo o leito ao mesmo tempo uma oportunidade e um elemento complicador.

A diferença entre a concepção conceitual e a realização do projeto foi muito acentuada e perceptível. Para entrar em operação, no lugar de utilizar a tecnologia dos bondes modernos (veículos leves), utilizou-se de veículos emprestados pelo Metrô do Rio de Janeiro. Portanto, eram veículos sobre trilhos que trafegam em vias totalmente segregadas, onde o acesso aos mesmos era feito com ajuda de plataformas, rampas e até mesmo passagens de nível, perdendo características básicas de

integração urbana. Como resultado dessa operação, reforçou-se, quase cem anos depois, o limite físico e visualmente identificável de um trem de subúrbio.

Assim, o VLT de Campinas, ao contrário do que rezam as características contemporâneas desta tecnologia - Veículo Leve sobre Trilhos- , apresentou-se na prática como um projeto de grande viabilidade desintegradora, desconectado, reforçando a segregação existente e reduzindo as possibilidades de ressonâncias sobre os bairros do entorno. A solução física e operacional adotada, ao priorizar apenas a idéia de transporte (e não a de cidade), a idéia de circulação (e não a de mobilidade e acessibilidade), do número de passageiros transportados (e não de uma operação urbanística), terminou e recolocando a barreira que a ferrovia sempre foi.



Fig. 13 – VLT implantado em cidades Européias (Strassburg e Bourdeaux)
Disponível em: www.alstom.com.br / Acessado em: 10 Dez. 2009



Fig. 14 – VLT implantado em Campinas. Foto: Allen Morrison 1994.

FUTUROS PROJETOS FERROVIÁRIOS DE TRANSPORTE URBANO

Se desde a década de 70 o Poder Público já pensava na criação de um transporte público que reaproveitasse os trilhos desativados, após o fracasso da experiência do VLT em Campinas, os projetos existentes não tiveram incentivos para serem implantados e todo esse espaço ferroviário foi considerado um grande problema sem uma fácil solução.

Atualmente, devido ao crescimento da cidade, o esgotamento de possibilidades para o setor viário, e das experiências bem sucedidas em outros países, houve um retorno dos projetos envolvendo a criação de um sistema de transporte estrutural onde o transporte ferroviário é um dos agentes principais.

Campinas conta com 02 grandes projetos ferroviários que pretendem atuar além de transporte, servindo também como motriz para grandes requalificações urbanas.

O primeiro deles é o TAV (Trem de Alta Velocidade) ligando as cidades do Rio de Janeiro, São Paulo e Campinas, ou seja, fazendo a ligação entre 03 grandes regiões metropolitanas do Brasil que atualmente já são apontadas como a grande Megalópole do Sudeste do Brasil, devido seu nível elevado de conurbação.³⁷

A idéia de ligação das cidades de Campinas e São Paulo através de trem, já estava presente desde 2004 no estudo apresentado pelo Governo Estadual onde se propôs a criação do Trem Expresso Bandeirante³⁸ (ver fig.15). O trem percorreria uma extensão de 93km utilizando parte da malha ferroviária da Cia. Paulista, criando apenas 03 pontos de parada: São Paulo, Jundiaí e Campinas. Todavia o projeto foi “congelado” pelo governador José Serra em 2007 que não entendeu este projeto como prioridade.

³⁷ Ver QUEIROGA, Eugênio e BENFATTI, Denio. “Entre o Nó e a Rede, Dialéticas Espaciais Contemporâneas: O caso da Metrópole de Campinas Diante da Megalópole do Sudeste.”XII Encontro da Associação Nacional de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém - PA. Maio 2007.

³⁸ Ver www.cptm.sp.gov.br/e_projetos/bandeirante.asp



Fig.15 - Projeto do Trem Expresso Bandeirante - Fonte: CPTM – São Paulo 2008

A retomada da idéia aconteceu após o Brasil ser anunciado sede da Copa do Mundo de Futebol de 2014 e da criação, por parte do Governo Federal, do PAC (Programa de Aceleração do Crescimento). A grande obra do governo para o evento futebolístico seria o TAV ligando as 03 cidades com o dinheiro proveniente do PAC e da Iniciativa Privada.

Desde então Campinas tem vivido sob a expectativa de contar com o trem até 2014 e está se articulando para isso. Além da construção do novo Terminal Multimodal Ramos de Azevedo, inaugurado em 2008, já com a previsão de ser um dos pontos de parada do TAV, a cidade contratou a equipe do urbanista Jaime Lerner para a criação de um projeto urbanístico que usaria a capacidade de transformação que o trem-bala proporcionará para requalificar a área central da cidade e a área do Aeroporto de Viracopos.

Segundo o estudo preparado pela empresa de consultoria Halcrow e apresentado pelo Governo Federal em julho deste ano, a ferrovia chegará a estação projetada para o aeroporto após 04km de túnel, passando por baixo da rodovia Santos Dumont e da pista de Viracopos. Após esse ponto ela emerge do solo seguindo em leito exclusivo ao lado do leito do Corredor de Exportação até chegar a ao terminal intermodal, localizado no antigo pátio da Estação Central da Cia. Paulista.

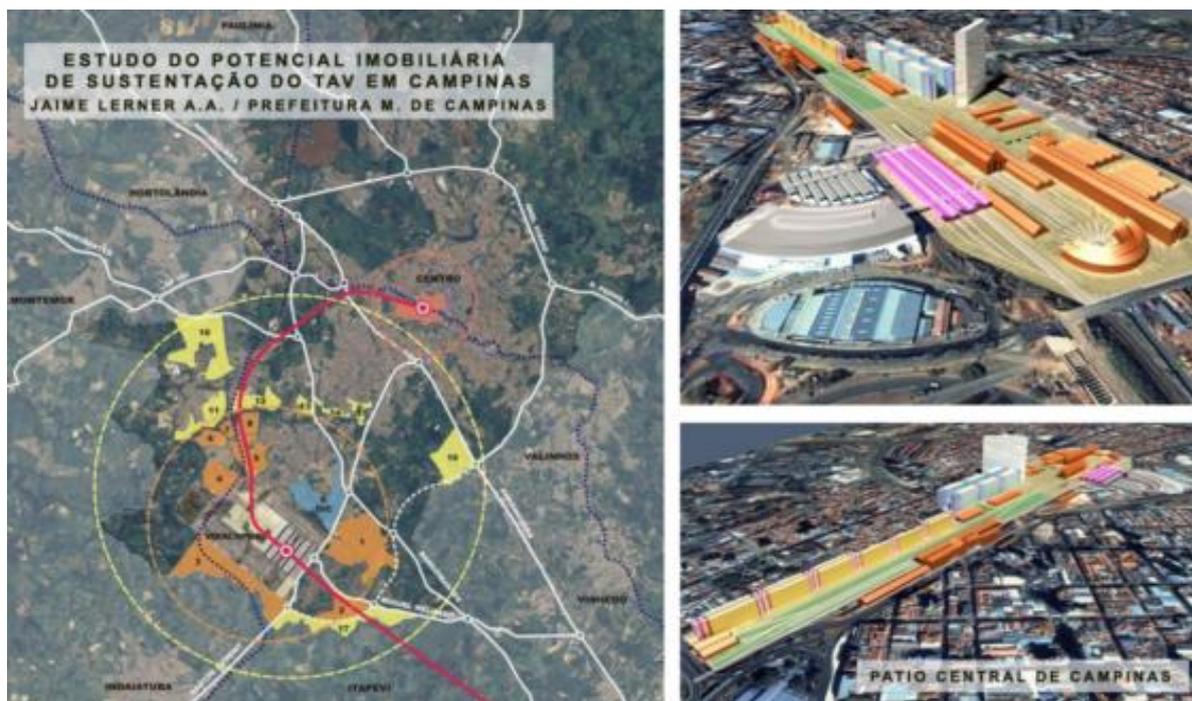


Fig.16 - Proposta elaborada para o TAV em Campinas e a reestruturação do pátio ferroviário central. Fonte: SEMURB/SEPLAMA – Campinas 2009

Os números totais do projeto do Trem-Bala ainda são imprecisos, porém especula-se que o TAV terá o investimento de U\$34.6Bi e o trajeto de 518 km sendo que pelo primeiro trecho - São Paulo / Campinas - deverão circular aproximadamente 12 milhões de pessoas por ano.³⁹

Apesar da grande vontade de contar com o trem para a Copa do Mundo, o projeto passa por entraves que dificultam o processo de aprovação do trajeto e da empresa ganhadora da concessão e dificilmente ficará pronto até 2014. Estima-se que o trajeto todo se torne transitável em 2016 visando os Jogos Olímpicos do Rio de Janeiro.

Outro projeto elaborado pelo Governo Municipal e conta com a parceria do Governo Federal e da iniciativa privada é o VLP (Veículo Leve Sobre Pneus). Esse projeto visa dotar a cidade de um transporte de média capacidade para sanar a crescente demanda de passageiros em Campinas provenientes dos bairros do sul da cidade.

³⁹ COSTA, Maria Teresa. "Helio propõe alteração no traçado do trem rápido" in: Jornal Correio Popular pg.A6 11/08/2009. Campinas-SP.

Inicialmente, foi proposta a implantação de 04 ramos que farão a ligação do centro da cidade aos principais pólos residenciais e comerciais da cidade, além da ligação com o aeroporto de Viracopos.⁴⁰

O primeiro teria extensão de 800 metros e iria do Terminal Central ao Terminal Multimodal; o segundo ligaria o Terminal Central ao Terminal Ouro Verde contabilizando 10km de extensão; o terceiro, com 15km, seria entre o Terminal Multimodal e o Terminal Campo Grande; e o último trecho entre o Terminal Ouro Verde e Viracopos, com 07km. Sendo assim contabilizará 32.4km de extensão, utilizará dos futuros corredores de ônibus do Ouro Verde, do Campo Grande e do já existente Amoreiras, além de utilizar uma pequena parte do leito ferroviário do VLT. (ver fig.17)

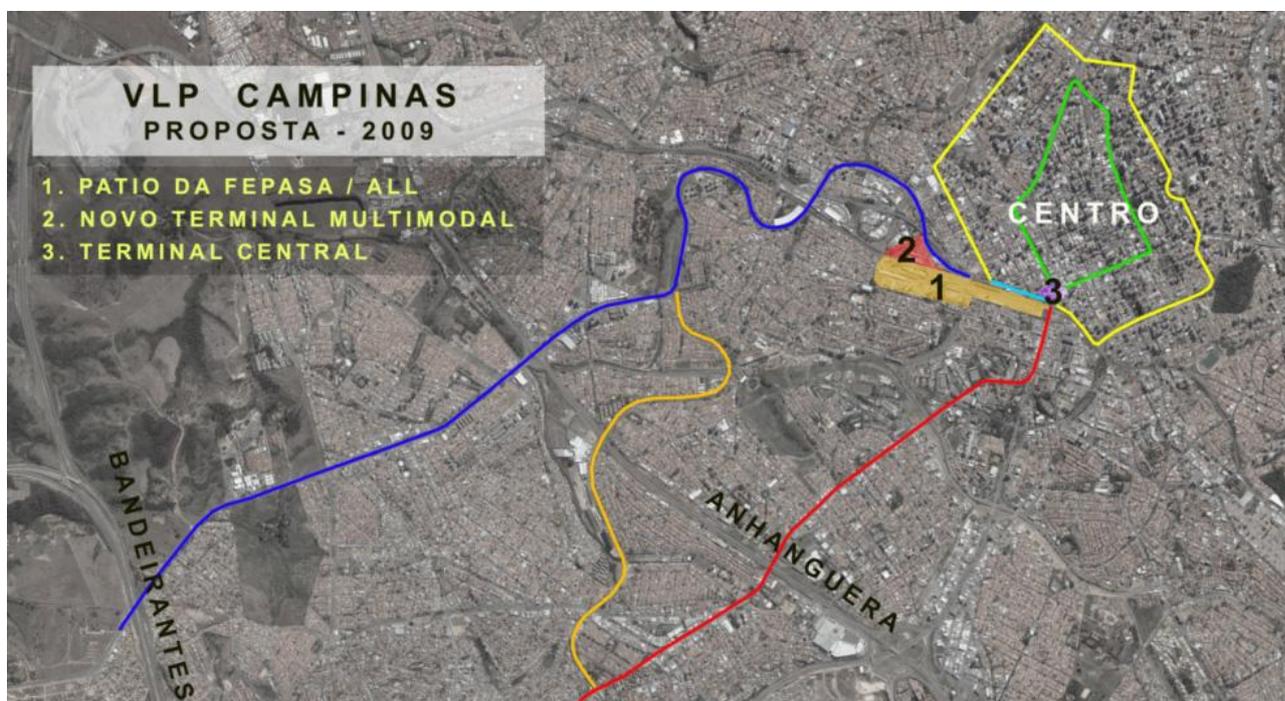


Fig. 17 – Proposta do VLP para Campinas: azul claro - trecho 01; vermelho - trecho 02; azul escuro - trecho 03; laranja - trecho 04; amarelo e verde – trecho rótula e contra-rótula. Mapa elaborado com base em apresentações da EMDEC. Fonte: Google Earth / Desenhos: Pablo Costa – Campinas 2009.

Ao anunciar a estimativa de custos de R\$01bi foram anunciados outros 02 novos trechos que completariam o trajeto. As ruas do sistema Rótula e Conta-Rótula, localizadas na área central da cidade, também fariam parte do percurso do VLP.

⁴⁰ COSTA, Maria Teresa. “Projeto de Helio ressuscita metrô de superfície” in: Jornal Correio Popular pg.A4 04/03/2009. Campinas-SP.

A idéia do projeto é a mesma do fracassado VLT de Campinas, entretanto deverá ser implantado de maneira e tecnologia adequadas, diferente do que ocorreu no passado. O VLP, assim como o VLT, possui características que trazem uma requalificação para as áreas as quais ele atravessa; transporta os passageiros de maneira prática, rápida e com o mínimo de ruídos e vibrações além de garantir acessibilidade a todos pelo fato de circular em superfície e possuir piso rebaixado em suas paradas.

Entretanto, o projeto parece sucumbir antes de uma maior análise sobre seu impacto na sociedade. Apesar das viagens a países europeus, para os vereadores e funcionários da EMDEC conhecerem o sistema do VLP, custeadas com o dinheiro público, e de algumas audiências públicas realizadas na câmara dos vereadores de Campinas para tornar pública a idéia, o próprio governo municipal decidiu que somente no corredor Amoreiras (trecho vermelho fig.17) circulará o VLP.

Ao analisar os trajetos inicialmente propostos já se tornava claro que a proposta teria que sofrer uma série de adaptações, pois as ruas precisariam de alargamentos ou nivelamentos para que o sistema funcionasse como deve ser um VLP. Entretanto ambos os projetos (TAV e VLP) representam um grande avanço conceitual, já que entendem os projetos como grandes projetos urbanísticos, ultrapassando o simples fornecimento de mais um meio de transporte e posicionando-os como grandes oportunidades de reestruturação e requalificação do espaço da cidade, induzindo transformações urbanas importantes.

Por outro lado, é clara a falta de planejamento por parte do poder público e a falta de políticas públicas sérias para o reaproveitamento dos leitos ferroviários existentes. Apesar dos Planos Diretores e Planos Setoriais de Transportes tratarem do assunto e preverem projetos ligando Campinas à São Paulo (através do Trem Bandeirante) e projetos para o reaproveitamento dos leitos ferroviários da Mogiana e da Sorocabana, o VLP de Campinas e o TAV não dialogam com os estudos anteriores.

Os projetos, apesar de terem a mesma idéia principal, possuem trajetos diferentes e a opção de aproveitar o leito já existente das ferrovias desativadas, não é contemplada de maneira a sanar o problema destes remanescentes e resíduos ferroviários dentro do território.

O PANORAMA ATUAL DOS ESPAÇOS FERROVIÁRIOS

CONSIDERAÇÕES INICIAIS

A importância dos espaços ferroviários de Campinas está além de sua imensa extensão presente no território; Mesmo com a supressão de antigas estruturas descaracterizando parte do complexo, ele carrega consigo um forte significado com a cidade.

A implementação das ferrovias trouxe grandes mudanças em diversos setores; houve um grande crescimento urbano que acarretou na consolidação da economia e em transformações na morfologia da cidade. Se em um primeiro momento a pujança do café fez com que o território campineiro fosse cortado por 05 ferrovias ligando a cidade com o resto do estado e com o porto de Santos, com a derrocada cafeeira as ferrovias entraram em colapso deixando uma herança nem sempre compreendida.

Os trilhos que inicialmente estavam localizados em locais afastados ao centro, foram tragados pelo crescimento urbano da cidade, transformando a paisagem urbana e criando situações conflituosas.

Das 05 ferrovias existentes, somente 01 ainda está em atividade (Cia. Paulista) tendo ela funções muito diferentes das quais se consagrou no início do século XX; os poucos trens de cargas passam por suas velhas estruturas carregando consigo não mais a importância do desenvolvimento que tinha quando recém instalada.

As outras 04 (Sorocabana, Mogiana, Ramal Férreo Campineiro e Funilense) tiveram seu funcionamento encerrado deixando grandes extensões de estruturas ferroviárias abandonadas encravadas em regiões populosas da cidade. Estas estruturas se tornaram espaços obsoletos que trazem consigo um potencial negativo à região.

Ao mesmo tempo em que o espaço é abandonado, ele também é alvo de ações de diversos agentes, sejam eles públicos ou privados, que o utilizam, ou subutilizam, sem um projeto que compreenda toda a estrutura ferroviária como um grande conjunto. Essas ações pontuais fazem com que o espaço ferroviário perca suas principais características de linearidade e continuidade, impossibilitando futuras retomadas da ferrovia ou de futuras intervenções urbanas para uma cidade mais coesa.

Apesar das propostas e projetos elaborados pelo poder municipal para o reaproveitamento das áreas ociosas terem início na década de 70, a propriedade dessas áreas é um grande imbróglio que passa pelas três instâncias de poder.

A primeira aquisição da prefeitura foi no final da década de 80 quando se tornou proprietária de parte do complexo da Sorocabana em Campinas através de uma aliança política com o Governo do Estado, que na época era o detentor dos espaços ferroviários através da FEPASA. O restante dos espaços ferroviários passou a ser de propriedade da RFFSA (órgão federal) através do pagamento de dívidas.

Após ter sido decretada sua extinção, a RFFSA passou (sob concessão) os bens ativos para a iniciativa privada e os que não estavam ativos se encontram hoje sob o domínio da Secretaria do Patrimônio da União.

Em 2001, o então prefeito Antonio da Costa Santos publicou os decretos nº13659, 13660 e 13662, que declarava de utilidade pública e autoriza a desapropriação das áreas da FEPASA – RFFSA e diversas outras áreas ligadas à ferrovia em Campinas, de propriedade de terceiros, com exceção das áreas utilizadas pela empresa FERROBAN.

O intuito dos decretos era a “(...) *implantação de sistema viário, com prioridade para o transporte público, e a execução de plano de urbanização e de projetos sociais, culturais e educacionais*” ⁴¹. Nesse processo, a prefeitura receberia os imóveis e terrenos em troca dos impostos que a rede deve ao governo municipal.

Os decretos não obtiveram grande êxito já que a única conquista foi a aquisição das estruturas presentes no pátio central ferroviário que foram transformadas na “Estação Cultura” e que hoje abrigam a Secretaria de Cultura, Esporte e Lazer, o Centro Profissionalizante (CEPROCAMP) e a Escola Municipal de Cultura e Artes.

Em 2006 o então e atual prefeito de Campinas, Hélio de Oliveira Santos, através do decreto nº15529 revogou todos os decretos criados na outra gestão e mencionados anteriormente, mas não abandonou a idéia de ter toda a estrutura ferroviária municipalizada.

⁴¹ Trecho retirado do Decreto13659 de 11 de Julho de 2001. Disponível em: www.campinas.sp.gov.br/bibjuri/dec13659.htm / Acessado em: 26 Mai. 2009

Atualmente a própria União está criando mecanismos com o intuito de passar todo o acervo da extinta RFFSA para as cidades que forma palco da ferrovia; no início de 2009 foi divulgado um grande inventário dos bens pertencentes ao extinto órgão federal que visa acelerar esse processo.

Essa complexa relação fundiária e a demora do processo de repasse às cidades das estruturas ferroviárias, apenas colaboram para o abandono destes espaços; As propostas do governo público para eles são prejudicadas pelo fato de não se saber qual será o destino final do complexo.

Nas próximas páginas estão levantamentos e análises das duas principais ferrovias desativadas de Campinas: a Sorocabana e a Mogiana; Estes espaços remanescentes e residuais são marcados pela ociosidade, e a demora nas conclusões para intervenções necessárias fazem com que sejam subutilizados prejudicando seu entendimento enquanto complexo e as futuras propostas.

ESTRADA DE FERRO SOROCABANA

O leito ferroviário da extinta estrada de ferro Sorocabana apresenta um caso complexo no cenário ferroviário campineiro. A estrada que chegou até o município em 1912, por meio de um ramal proveniente de Mayrink, hoje corta a região sul da cidade, expondo áreas diversificadas; de setores urbanos, geralmente pobres e de alta densidade de ocupação do solo, a áreas rurais, dividindo e limitando o tecido urbano e também sendo absorvido por ele, já que todo o leito está desativado.

Em sua extensão encontram-se diversas situações: estações abandonadas, praças e pracialidades, casas, ocupações, comércios, ou apenas o leito vazio. Em seu entorno há bairros consolidados, bairros se consolidando e áreas fora do perímetro urbano, onde a vegetação absorve o leito engolindo dormentes e trilhos.

Grandes fábricas e indústrias desativadas também estão presentes, tornando o leito um grande “varal” de setores decadentes, onde as poucas empresas que estão funcionando se relacionam e dependem de rodovias que cruzam o espaço ferroviário, enquanto ele próprio se torna um elemento de degradação.

Estes espaços ferroviários apresentam uma diversificada gama de relações para/com a cidade e seu entorno imediato, sendo possível identificar sua relação morfológica (cidade / leito ferroviário - leito passando em corte, aterro ou em nível), seu estado de conservação, suas relações sociais e suas relações simbólicas. Sendo assim é possível, dentro do complexo da Sorocabana em Campinas, identificar 03 trechos que se distinguem entre si pela diferença nessas relações e seu estado de conservação. (ver figura 18)

O primeiro trecho representa uma área dentro do perímetro urbano, passando por bairros já consolidados e fortemente ocupados. Neste trecho os trilhos ainda estão presentes, resquícios da última intervenção do poder público para a retomada do trem de passageiros, o VLT e, apesar do visível abandono do espaço, o local é palco de propostas do poder público para reutilizá-lo para o transporte.

Neste trecho, grande parte do leito ferroviário se apresenta de forma segregada da cidade pela sua própria geografia; os espaços ferroviários

em poucos momentos se encontram em nível com o entorno formando uma grande barreira.

O segundo trecho se localiza em uma região consolidada onde os bairros não encontram mais espaços para seu crescimento e acabam ocupando a área do leito ferroviário. Nele os trilhos já não existem mais e em muitas vezes o espaço ferroviário se relaciona em nível com o seu entorno, facilitando sua ocupação por praças e edificações.

Mesmo havendo ocupações em grande parte do leito deste trecho, o poder público possui planos do seu reaproveitamento para o transporte, assim como ocorre no trecho anterior.

Já no último trecho, os trilhos também não são visíveis e a dificuldade de entendimento do seu traçado é grande, podendo apenas ser compreendido através de fotos aéreas e fotomontagens. O seu trajeto passa por grandes áreas vazias dentro e fora do perímetro urbano.



Fig. 18 – Divisão de trechos da Sorocabana. – Fonte: SEPLAMA / Desenhos: Pablo Costa. Campinas 2009

TRECHO 01 – Trecho, em boa parte, desimpedido, que conta com estruturas do antigo VLT

O primeiro trecho corresponde ao leito ferroviário do traçado do extinto VLT – Campinas que funcionou na cidade na década de 90. Se localiza entre a nova estação rodoviária e a avenida das Amoreiras, cruzando a av. Barão de Itapura, av. Gov. Pedro de Toledo, a Ferrovia Paulista, a av. Monte Alegre, a rua Salvador Lombardi Neto, a av. John Boyd Dunlop, a Rodovia Anhanguera, a av. Mirandópolis e finalmente a av. das Amoreiras. Atravessa os bairros do Bonfim, jd. Bonfim, vl. Nova Teixeira, vl. Proost de Souza, vl. IAPI, vl. São Bento, vl. Dutra, vl. Teixeira, vl. Aurocan, jd. Miranda, jd. Ipiranga, vl. Pompéia, Campos Elíseos e vl. Rica.

Possui a extensão de aproximadamente 7.7km e ocupa área de aproximadamente 225.000 m², contabilizando os trilhos, sua faixa de domínio e os espaços de suas antigas estações (ver fig.19). A largura média do espaço ferroviário é de 25 metros sendo apenas de 10 metros em algumas pontes e de até 40 metros quando está presente alguma estação.

Neste trecho se verifica a presença dos trilhos devido à utilização recente dos mesmos pelo VLT e sua faixa de domínio se encontra praticamente livre em toda sua extensão, salvo algumas exceções onde processos erosivos do solo fizeram com que os trilhos deixassem de ser visíveis (áreas localizadas na Vila IAPI e Vila Pompéia).

Sua relação morfológica é diversa, passando em corte, aterro, ou em nível, sendo que, em boa parte do percurso, o leito é margeado por ruas em ambos os lados. Todavia há trechos menores onde isso não ocorre e outras relações acontecem, como por exemplo, de um lado do leito equipamento público e de outro via, ou de um lado fundo de lote de outro estacionamento, etc.

Também estão presentes neste trecho alguns equipamentos públicos que tiveram um significado, mas que hoje estão sem uso público. São 07 estações do antigo VLT abandonadas ou subutilizadas, degradando ainda mais o ambiente.

A estação Barão de Itapura e a estação Campos Elíseos atualmente são as únicas que possuem algum uso definido: na primeira funciona uma cooperativa de reciclagem e na segunda um ferro-velho.

Já as estações da Vila Teixeira, Parque Industrial e Anhanguera estão vazias contando somente com a presença de lixo e entulho; o mesmo acontecendo nas estações Aurélia e Pompéia que contam também com a presença também de moradias precárias na própria estação. É fácil notar em praticamente todas as estações e em seus túneis de pedestres a presença de mendigos, prostitutas e usuários de drogas.



Fig.19 - Estação BARÃO DE ITAPURA (atual cooperativa de reciclagem)

Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009



Fig. 20 - Estação AURÉLIA - Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009



Fig. 21 – Estação VILA TEIXEIRA – Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009



Fig. 22 – Estação PARQUE INDUSTRIAL – Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009



Fig. 23 – Estação ANHANGUERA – Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009



Fig. 24 – Estação CAMPOS ELÍSEOS – Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009



Fig. 25 – Trecho 01 da Sorocabana – Fonte: Google Earth / Desenhos: Pablo Costa. 2009

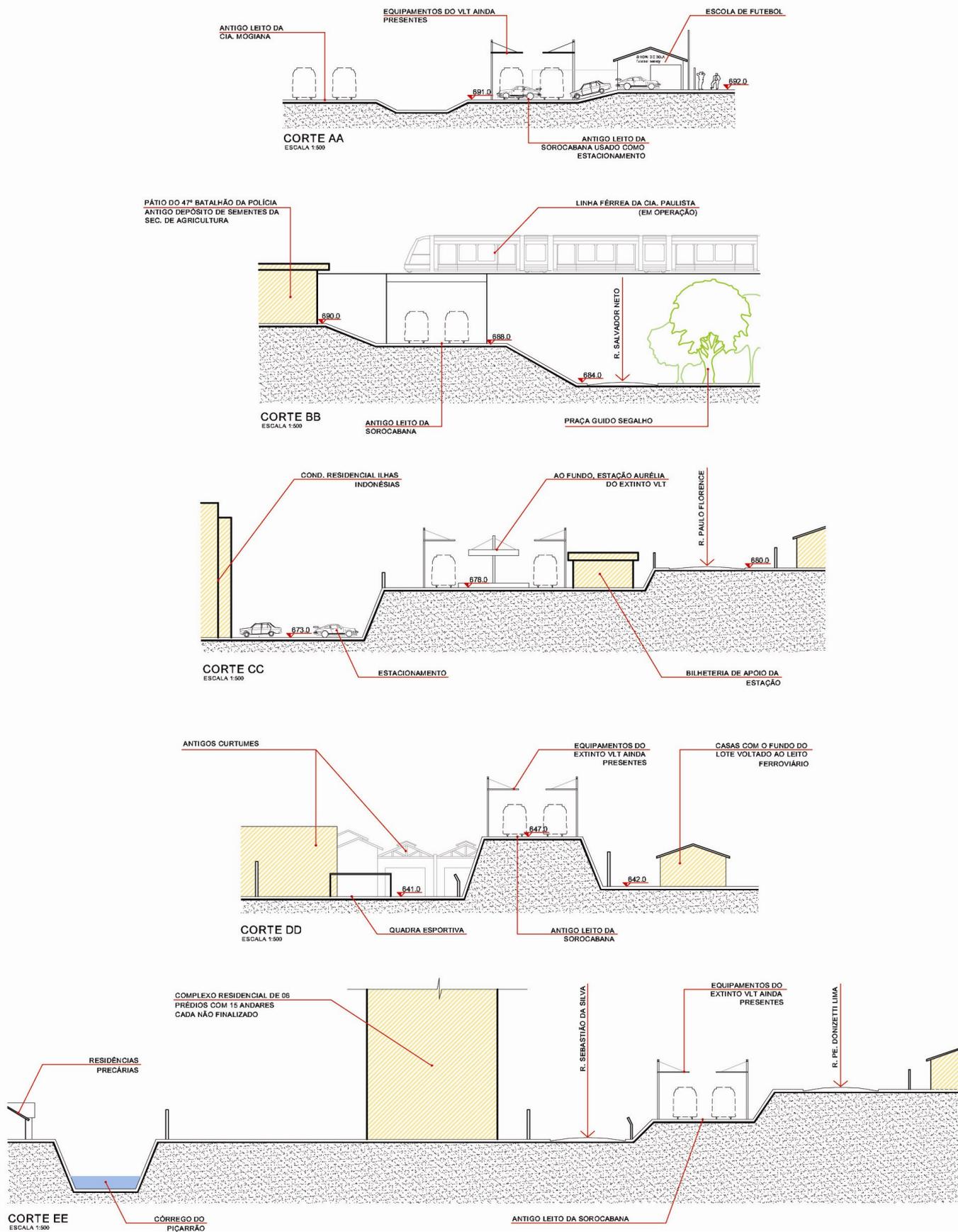


Fig. 25A – Cortes esquemáticos da relação leito ferroviário e seu entorno – Desenho: Pablo Costa. 2009

Este primeiro trecho conta com 04 grandes áreas muito significativas. A primeira delas é nas proximidades da estação Barão de Itapura. (ver fig. 28)

Nesta área está presente uma escola de futebol que faz locação de seus campos para terceiros e que utiliza o leito como estacionamento de carros dos usuários. Neste ponto foram retirados os trilhos para que o terreno se configurasse como um perfeito estacionamento. É importante notar que neste local há uma intensa agitação, pois ao redor imediato da linha e, conseqüentemente, do empreendimento, estão localizados alguns prédios habitacionais, fazendo com que os campos estejam sempre cheios.

Entre a antiga estação, hoje cooperativa de reciclagem, e os campos de futebol, o leito ferroviário foi ocupado por um projeto da COHAB (Companhia de Habitação Popular de Campinas) ainda em fase de execução. São diversas residências simples (padrão baixo), mas de bom acabamento; alvenaria de tijolos, telhas cerâmicas, etc., destinadas a 24 famílias que moravam irregularmente em uma área da Rede Ferroviária Federal e foram removidos devido à construção da nova rodoviária.

Este processo de realocação das famílias teve início em 2003 quando lhes foram apresentados programas habitacionais com entrega imediata, porém não foram aceitos. Somente em 2007, com a proposta de construção nesta área, distante apenas 500 metros do local onde ocupavam anteriormente, houve acordo. O projeto denominado “Estação Futuro” tinha prazo de entrega das casas em dezembro de 2009, todavia as construções ainda estão em fase de acabamento.

As casas se posicionam dentro da faixa de domínio da ferrovia e os alambrados que delimitam o lote estão posicionados exatamente entre os dois postes da estrutura do VLT, ou seja, em cima dos trilhos.

Esta área possui uma morfologia que facilita esse tipo de “aproveitamento” do espaço ferroviário, pois o leito está praticamente nivelado topograficamente com a escola de futebol e com as casas, já o outro lado da faixa de domínio apresenta desnível, fazendo com que se torne um elemento delimitador.

Se de um lado do leito está um bairro consolidado onde o fundo dos lotes das residências faz divisa com o espaço ferroviário, não se

relacionando com o mesmo, de outro lado o leito, em nível, é usado e aproveitado (de forma ilícita em algum momento) pelos usuários dos campos e pelo próprio poder público.

Este local era o encontro dos trilhos da Sorocabana e da Mogiana, onde definia o trajeto do trem e representa uma área de aproximadamente 20.000m².



Fig. 26 – Estacionamento da escola de futebol sobre o leito ferroviário.

Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009



Fig. 27 – Alambrado separando a área da vil Estação Futuro / Ao fundo ainda se verifica estruturas do extinto VLT. Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009


ÁREA DE ANÁLISE 1
SOROCABANA - TRECHO 01

- 1** CONDOMÍNIO HABITACIONAL
 2 ESCOLA DE FUTEBOL E CAMPOS PARA LOCAÇÃO - "SHOW DE BOLA"
 3 CASAS EM CONSTRUÇÃO (ESTAÇÃO FUTURO - COHAB CAMPINAS)

1 ESTAÇÃO BARÃO DE ITAPURA DO VLT - ATUAL COOPERATIVA DE LIXO

□ PERÍMETRO DA ÁREA DE ANÁLISE: 20.000M² VAZIOS E SUBUTILIZADOS

FONTE : BASE - GOOGLE EARTH
MODIFICAÇÕES - PABLO COSTA

Fig. 28 – Área significativa / região da estação Barão de Itapura. Fonte: Google Earth / Desenhos: Pablo Costa. 2009

A segunda grande área significativa é onde se encontra um grande pátio da polícia (ver fig. 29). O edifício está localizado na vila Teixeira, bem próximo ao encontro da extinta Ferrovia Sorocabana e a Ferrovia Paulista (linha Tronco), representando uma área de aproximadamente 29.000 m² dentro de uma área urbanizada e pertence ao 47º batalhão de polícia, que utiliza uma pequena parte dele como estacionamento de viaturas. Todavia o espaço foi projetado originalmente para abrigar sementes da secretaria de agricultura e depois se tornou sede do batalhão da polícia militar.

O edifício curvo do BPM segue o traçado da ferrovia, proporcionando uma qualidade arquitetônica interessante e proporcionando relações

visuais com o entorno, já que ele está em uma cota mais alta que o leito ferroviário e do outro lado há uma grande praça em uma cota ainda mais baixa. Apesar da pouca utilização do edifício e da grande presença de mato entre o leito e ele, a área imediata é composta por espaços de alguma qualidade, composta por residências, comércio e serviços locais e algumas praças.

Entretanto, toda essa estrutura será desativada em um curto prazo de tempo. Como o 47º BPM é responsável pelas regiões do Ouro Verde e Campo Grande (consideradas mais perigosas do que a vila Teixeira), em maio deste ano foi aprovado o projeto de uma nova sede localizada no parque universitário de Viracopos.

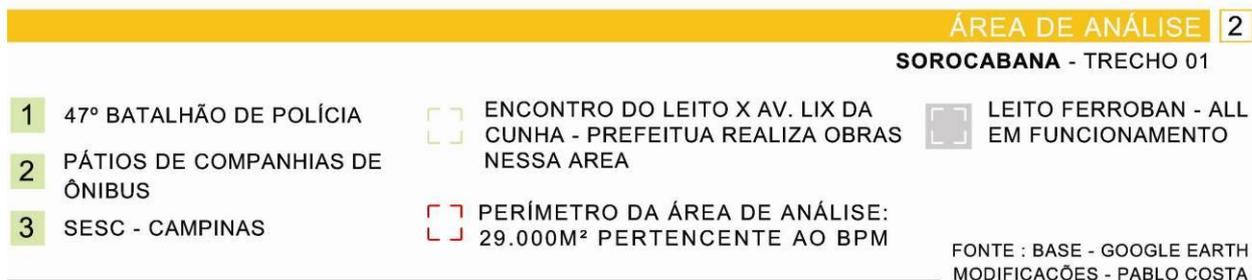


Fig. 29 – Área significativa / região do 47º Batalhão de Polícia. Fonte: Google Earth / Desenhos: Pablo Costa. Campinas 2009

A terceira área significativa é a área dos Curtumes (ver fig. 30). Esse equipamento, que foi muito importante para o funcionamento da “velha cidade”, com o passar do tempo foi perdendo sua função dentro da complexidade da cidade e foi abandonado.

Na cidade funcionaram 02 curtumes que foram desativados e hoje possuem perspectivas diferentes: o Curtume Brasil ou Firmino Costa e o Curtume Cantúcio.


ÁREA DE ANÁLISE 3
SOROCABANA - TRECHO 01
1 ÁREA ADQUIRIDA PELA HM ENGENHARIA

2 CONDOMÍNIO RESIDENCIAL CARRARA VILLAGE

3 RESIDENCIAL COLUMBIA

A CURTUME FIRMINO COSTA

B CURTUME CANTÚCIO

 FONTE : BASE - GOOGLE EARTH
 MODIFICAÇÕES - PABLO COSTA

Fig. 30 – Área significativa / região dos curtumes. Fonte: Google Earth /
 Desenhos: Pablo Costa. 2009

O curtume Firmino Costa se localiza na margem sul do córrego do Piçarrão numa área de aproximadamente 22.000m², em grande parte construída e não está totalmente desativado. A área é dividida pela av. Dr. Carlos de Campos que separa o conjunto de edificações abandonadas, localizadas a oeste, bem próximas ao leito ferroviário, do conjunto de edificações ainda em atividade, a leste. Ligando as partes está presente uma passarela de pedestres acima da rua.

As construções em uso estão alugadas para 02 empresas: a GEA Westfalia Separator (presente desde 1972 – fabricante de máquinas industriais) e a BIG Plast (desde 1997 – fabricante de plásticos). Já outra parte do curtume, que possui uma grande qualidade arquitetônica e que se localiza ao lado da ferrovia está totalmente desativada e procurando locatários.



Fig. 31 - À esquerda o curtume Firmino Costa e a direita o leito ferroviário passando sobre viaduto próprio. Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009.



Fig. 33 - À esquerda o curtume Cantúcio e ao fundo o curtume Firmino Costa.
Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009.

Há também uma grande área de propriedade do Curtume Firmino Costa, com cerca de 174.000m², ao lado das edificações, completamente vazia e palco de dois projetos de intervenção; Em 2004, a então prefeita Izalene Tiene publicou o decreto nº14764 declarando bem público a área e prevendo a construção de uma área de lazer denominada “Parque dos Trabalhadores”. Os valores da desapropriação seriam provenientes em parte da quitação de débitos tributários da área.

Todavia, após sua desapropriação, a área não se tornou parque e continuou vazia, até que em abril de 2008 a construtora HM Engenharia, incorporada pelo grupo Camargo Corrêa, comprou da prefeitura municipal a área, com intuito de se construir um novo bairro, modernizando e preservando a história do local, segundo a própria prefeitura e a construtora.

Já no outro lado do córrego Piçarrão estão as edificações pertencentes ao Curtume Cantúcio, em um área de aproximadamente 15.000m². Construído em 1911 e em funcionamento até 1990, os edifícios

passaram por um processo de abandono na década de 90 e se encontram hoje vazios.

Em 2004 a família Cantúcio, proprietária do Curtume, firmou um acordo em que passaria à prefeitura o imóvel em troca do pagamento de dívidas tributárias com a mesma. No edifício seria construído o museu do trabalhador, mas o processo ainda está em andamento e de forma muito lenta. Em 2008, o CONDEPACC (Conselho de Defesa do Patrimônio Cultural de Campinas) decidiu pela abertura do processo de tombamento do edifício que deverá se tornar Patrimônio Histórico de Campinas nos próximos anos.

No entorno dos curtumes encontram-se alguns elementos diversificados do ponto de vista urbanístico; se pelo lado leste da ferrovia (onde se localizam geograficamente os curtumes) estão presentes imensas áreas vazias, alguns poucos prédios de um conjunto habitacional (residencial Columbia) e habitações térreas de baixa renda, pelo lado oeste (entre as margens do rio e da ferrovia) está um bairro de residências de padrão médio de boa qualidade e um pequeno condomínio de casas geminadas (Carrara Village), localizados em um ambiente agradável.

Neste caso a ferrovia atua como barreira física e elemento divisor do espaço e da vida urbana, assim como o córrego do Piçarrão. Cada bairro que possui ora a ferrovia, ora o córrego como delimitadores são diferentes entre si proporcionando uma vasta diversidade de espaços e de moradores.

São três elementos considerados degradantes juntos em uma mesma área: uma ferrovia desativada; um rio poluído; e um grande equipamento abandonado, construindo uma paisagem urbana diferenciada, marcada pelo esvaziamento e abandono, mas também por uma grande diversidade urbana.

A última área de análise se localiza entre a rodovia Anhanguera e a av. Mirandópolis, abrangendo uma grande área ocupada pela empresa PVTEC polímeros, um terreno da Votorantim Cimentos, outra grande área ocupada por prédios e o edifício do Pastifício Selmi, contabilizando uma área de 350.000m². (ver fig. 34)

SOROCABANA - TRECHO 01



- A EMPRESA PVTEC
- B ANTIGO DEPÓSITO VOTORANTIM
- C COMPLEXO RESIDENCIAL SUBUTILIZADO
- D PASTIFÍCIO SELMI DESATIVADO
- 1 ESTAÇÃO ANHANGUERA DO VLT - DESATIVADA
- 2 ESTAÇÃO POMPÉIA DO VLT - DESATIVADA
- ▲ HABITAÇÕES PRECÁRIAS
- ENCONTRO DO LEITO X RODOVIA : O GOVERNO DO ESTADO REALIZA OBRAS NESTE TRECHO

CÓRREGO DO PIÇARRÃO

FONTE : BASE - GOOGLE EARTH
MODIFICAÇÕES - PABLO COSTA

Fig. 34 – Área significativa / região da PVTEC. Fonte: Google Earth / Desenhos: Pablo Costa. 2009

O único local ainda em funcionamento é a PVTEC, posicionada às margens da rodovia Anhanguera numa área de aproximadamente 150.000m² e 88.000 de área construída, tendo seus acessos relação direta com a rodovia. Os outros espaços estão abandonados ou subutilizados.



Fig. 35 - Área da empresa PVTEC onde é possível ver a estrutura da estação Anhanguera do VLT (em vermelho). Disponível em: www.pvtec.com.br/ Acessado em: 20 Jun. 2009

Ao sul da PVTEC está um terreno cercado por muro alto da Votorantim Cimentos, que o utilizava como depósito e hoje está vazio (área B – figura 34). O seu acesso é apenas por uma rua de 7,5m de largura que corta o leito ferroviário e margeia toda a área, não sendo assim um acesso eficaz, e talvez por isso sua desativação e abandono.

Ao lado do terreno está localizado um grande complexo residencial (área C – figura 34) com 06 torres de 15 andares cada, não finalizado, e invadido por diversas famílias. O projeto inacabado, somente possui a parte da alvenaria e estrutura prontas e mesmo assim verifica-se a presença de moradores no local, que possuem até caixa de correio para correspondência.

A portaria dos prédios está pronta, mas sua entrada está impedida por entulho posicionado pelos próprios moradores, com isso as pessoas entram nos prédios por uma porta aberta no muro ao lado da rua que acompanha o leito ferroviário.

Segundo a prefeitura, as obras foram embargadas pelo próprio governo municipal pelo fato do projeto não garantir acessibilidade necessária para um empreendimento deste porte.

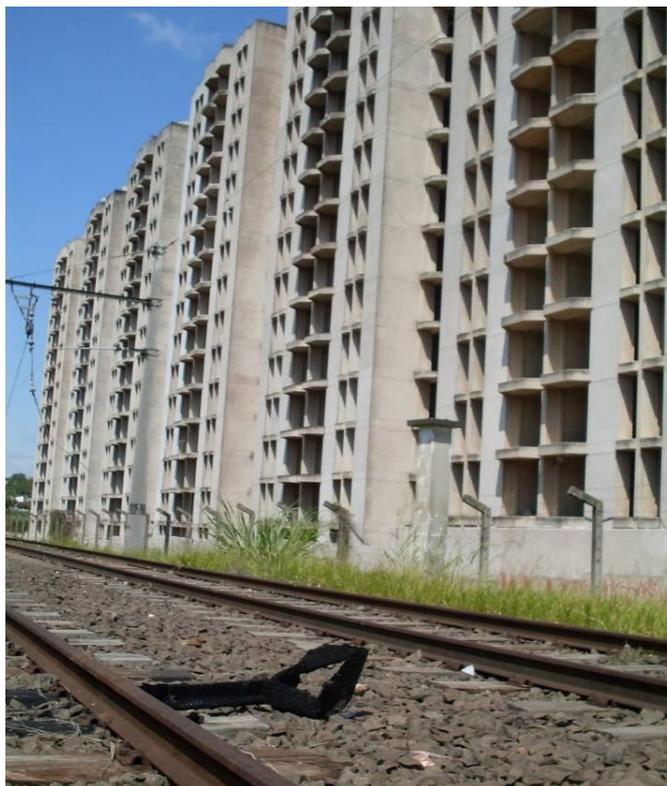


Fig. 36 - Às margens do leito desativado está presente um complexo residencial.
Fonte: Pablo Costa 2009

Ao sul dos prédios se encontra um grande vazio, onde os trilhos não estão mais presentes e em um pequeno trecho há algumas casas precárias até o encontro dos trilhos, que reaparecem, com a avenida Mirandópolis, onde se encontram as edificações do Pastifício Selmi, atualmente desativado.

O pastifício se originou de uma pequena fabriqueta de massas construída, em 1887, pelo italiano Adolfo Selmi, onde eram feitas massas artesanalmente e vendida nas ruas da cidade aos outros imigrantes italianos. Quando a ferrovia chega à região, as vendas começam a alcançar novos territórios, até que em 1956 é ampliada a fábrica para uma área de 20.000m² (área atual).

Com o abandono da ferrovia e as dificuldades de acessibilidade da região, o pastifício Selmi, em 2000, se muda para Sumaré, em uma fábrica de 225.000m², e abandona o antigo prédio que não comportava as idéias de expansão da fábrica, deixando suas estruturas desativadas ainda hoje.

Toda essa área (PVTEC, terrenos vazios, prédios não finalizados e pastifício Selmi) possui um entorno muito diversificado. O leito ferroviário oferece diversos tipos de relações geográficas; em momentos está passando em aterro de um lado, em corte do outro (trecho próximo à

Anhanguera); em outros trechos está em nível (próximo a portaria dos edifícios habitacionais); ou passando em corte (próximo ao pastificio); no entanto ele está servindo de limite dos bairros, ou seja, ele delimita o crescimento do bairro, assim como o Piçarrão a oeste.

Do lado da ferrovia se encontra um bairro residencial consolidado de boas residências de padrão construtivo de classe-média baixa, com seus lotes voltados à rua Padre Donizetti Tavares de Lima, que margeia o lado leste dos trilhos. Ao lado do córrego Piçarrão, a margem oeste está tomada por ocupações precárias. Neste miolo formado entre os trilhos e o córrego, se criou uma faixa de espaço residual, como se fosse uma espécie de “ilha”, variando entre 50 e 600 metros de largura de pouco e difícil acesso, e é nessa “ilha” que se encontram os edifícios e áreas mencionadas.

É válido destacar também o local entre a avenida Mirandópolis e a av. das Amoreiras, que representava o último trecho do VLT e que se encontra em um estado de muita degradação. A própria geografia da implantação dos trilhos (passam em corte), proporciona um ambiente obscuro e “escondido”, propício a venda e ao uso de drogas. O entorno é formado por residências que se assemelham aos cortiços e comércio. Impressiona o número de auto-peças, oficinas mecânicas e comércios relacionados ao setor automobilístico.

Podemos analisar outras áreas interessantes onde o próprio poder público está atuando; uma delas é a área da nova rodoviária onde o leito ferroviário e sua faixa de domínio são utilizados como estacionamento, mais uma vez interrompendo a continuidade e a legibilidade do espaço ferroviário em relação à cidade.

Outras duas áreas possuem características semelhantes: o encontro da ferrovia com a rodovia Anhanguera, e o encontro da ferrovia com a rodovia Lix da Cunha.

Na primeira, a prefeitura realiza obras para a criação de uma alça viária utilizando a área ferroviária. No local não se encontram mais os trilhos e só se nota a movimentação de terra para a construção da estrutura viária, interrompendo a linearidade e a continuidade do espaço férreo. Já no encontro com a Lix da Cunha, o poder público está duplicando a rodovia e suas obras fizeram com que houvesse um

estrangulamento da faixa de domínio, impossibilitando uma futura retomada do tráfego de trens.



Fig. 37 - Ao se encontrar com a rodovia Anhanguera, obras viárias interrompem o trajeto dos trilhos e a continuidade do espaço ferroviário. Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009

De acordo com a presente pesquisa, podemos notar que, apesar do trecho ter um projeto de utilização de todo o leito para o transporte público através de VLT ou VLP, as intervenções pontuais presentes, realizadas pelo próprio poder público, dificultariam a implantação da proposta.

Mas mesmo enfrentando essas dificuldades, o projeto não traria o efeito de requalificação urbana característica desse tipo de transporte leve; o leito possui uma geografia muito acidentada e se configura como uma grande barreira segregadora pela sua morfologia característica, sendo em poucos momentos nivelado com seu entorno.

Os problemas provenientes desse tipo de implantação do leito, como por exemplo, a dificuldade de transposição de um lado a outro, não seriam solucionados com os projetos propostos pelo poder público.

TRECHO 02 – Leito, em grande parte, subutilizado.

O segundo trecho de análise se localiza entre a avenida das Amoreiras e a rodovia Santos Dumont, passando pelos bairros vila Mimosa, jardim Santa Amália, Jardim Aerocontinental, Countryville, jardim São João e Vila Lovato (ver fig. 39)

Neste trecho não há mais a presença dos trilhos, mas é possível identificar seu traçado pela sinuosidade das ocupações e vazios presentes no lugar dos trilhos, contrastando com a regularidade geométrica dos quarteirões do seu entorno. São 04 km de extensão ocupando área de 128.000m² (faixa de domínio vazia ou ocupada).

A área dos trilhos é ocupada de diversos modos: ligações viárias; praças (uma delas no início do trecho ocupa uma grande extensão e é muito significativa para a região.); igreja; bares; campos de futebol; e muitas habitações (prontas ou em fase de construção.).



Fig. 38 – O leito (área colorida) ao cruzar a av. Amoreiras é ocupado quase que em sua totalidade. Fonte: Grupo Civitas / Disponível em: civitas-campinas.blogspot.com / Desenho: Pablo Costa 2009

**VIAS IMPORTANTES**

A RODOVIA ANHANGUERA **B** R. JOÃO BATISTA SILVA TELLES **C** AVENIDA DAS AMOREIRAS **D** AV. PIRACICABA

Fig. 39 – Trecho 02 da Sorocabana – Fonte: Google Earth / Desenhos: Pablo Costa. 2009

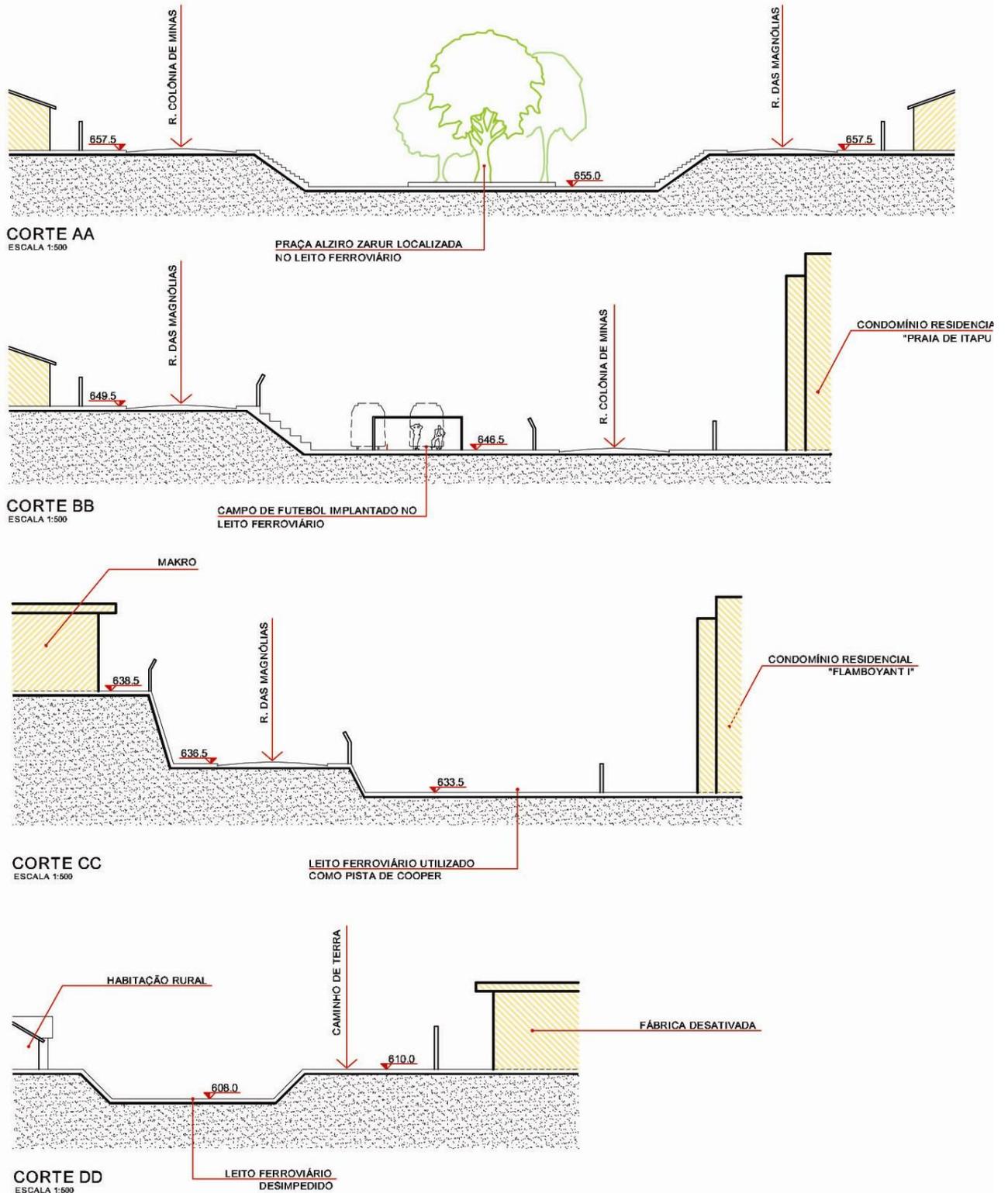


Fig. 39A – Cortes esquemáticos da relação do leito ferroviário com seu entorno
Desenho: Pablo Costa. 2009

Uma das áreas de destaque é logo no início, margeando a avenida das Amoreiras, onde há um grande vazio ao lado de um galpão com milhares de carcaças de carros cercado por muros. Essa área representa 20.000m² dentro de um trecho predominantemente habitacional com ocupação territorial de densidade média e com muitas lojas voltadas ao mercado automobilístico (lojas de auto-peças, pneus, etc.). Deste primeiro ponto, na avenida das Amoreiras, até a altura onde está instalado o Makro, a ocupação do local da ferrovia e sua configuração urbana é a mesma, com duas ruas acompanhando o trajeto.

A partir desse local a configuração se modifica, o leito ferroviário não é acompanhado por duas ruas, mas por apenas uma ou em alguns casos nenhuma, e no entorno e no próprio leito estão presentes edificações muito precárias. O cenário nesta área se assemelha à uma favela, sem ruas definidas e muitos animais nas ruas (galinhas, cachorros, etc.).

O trajeto do leito ao adentrar na vila Lovato se torna difícil de ser reconhecido. O trecho se inicia ao lado da indústria Guabi (em atividade atualmente), separado por um alambrado e cruza grandes áreas desocupadas, passando por trás de edificações do jardim São João, limitando o crescimento deste bairro.



Fig. 40 – Vista das ocupações da área do leito ferroviário. Fonte: Pablo Costa. 2009

Logo após este trecho, o leito se torna visível novamente e segue até a rodovia Santos Dumont, em boa parte desocupado, estando o terreno coberto de grama. O cenário é rural, notando-se até mesmo uma moradia rural próxima ao trajeto da ferrovia, com um pequeno curral e galinhas pelo terreno.



Fig. 41 - Ao passar pela Vila Lovato o leito se torna reconhecível e é tomado pela vegetação. Fonte: Pablo Costa. 2009.

É importante entender que toda essa região (trecho 02 da análise) é de urbanização recente, de um período onde a ferrovia já tinha sofrido seu declínio. Até mesmo os poucos equipamentos ferroviários (estação denominada km177, seu pátio e casas ferroviárias) que poderiam trazer sua memória, não existem mais, dando lugar a novas edificações.

Sendo assim, o leito ferroviário não se configura como barreira ou limite dos bairros e da vida urbana, ele é tragado pela urbanização de forma intensa e irregular, não deixando a idéia de que por ali passava uma ferrovia.

Por essas características, a utilização desses espaços ferroviários para o uso público, seja para transporte através de VLT / VLP ou para a criação de áreas de lazer, traria um grande impacto positivo aos bairros. Os empecilhos ficariam a cargo das habitações e comércios que estão sendo criados de forma irregular por toda a extensão do leito.

TRECHO 03 – Grande dificuldade de reconhecer o trajeto do leito.

O terceiro trecho da análise compreende a área entre a rodovia Santos Dumont e a rodovia dos Bandeirantes, passando bem próximo à estrada velha de Indaiatuba. Cruza os bairros jardim Santa Rita de Cássia, jardim Santa Cruz, jardim Nossa Senhora de Lourdes, jardim San Diego e Parque das Camélias, representando assim uma extensão de 06km. É uma área difícil de ser calculada, pois até mesmo através de fotografia aérea não é possível reconhecer o trajeto da extinta ferrovia.

Da rodovia Santos Dumont não é possível reconhecer o ponto em que a ferrovia a cruzava, somente ao adentrar à oeste no bairro de Santa Rita de Cássia, é possível o reconhecimento pela ocupação do antigo leito por dezenas de casas precárias, formando uma pequena “favela linear” que segue até o bairro Nossa Senhora de Lourdes.

Neste trecho o leito ferroviário se transforma em uma rua estreita denominada Estrada do Filipão, onde não é possível acessá-la com carro, somente os moradores circulam à pé. A ocupação então, se restringe à estrada, não expandindo para os lados.

Uma área importante para se analisar é exatamente o bairro Nossa Senhora de Lourdes, onde não há mais a Estrada do Filipão e o leito ferroviário é ocupado pelas casas. O bairro tem como limites a Estrada Velha de Indaiatuba e a favela, restringindo seu crescimento somente em direção norte ou em direção sul. Para esses dois sentidos já estão previstos a construção de dois novos bairros (Vilas Jardim Conceição e Vilas Jardim N. S. de Lourdes), que serão realizados com recursos do PAC - Habitação. (ver fig. 42)

Camuflada pelo mato e pelas outras habitações, ali está presente uma das únicas construções remanescentes da Estrada de Ferro Sorocabana: a Estação Sete Quedas. Tem sua localização a beira da avenida Amílton Alves de Souza, e desde sua desativação, no final da década de 70, vem sendo usada como moradia, fazendo parte da “favela linear” mencionada anteriormente.

Até cruzar com o bairro Nossa Senhora de Lourdes, o antigo leito possui em seu lado oeste grandes áreas verdes desocupadas e ao lado leste loteamentos residenciais já constituídos. Ao chegar na altura do

jardim San Diego e Parque das Camélias a situação se inverte, com loteamentos (em fase de construção) à oeste e áreas verdes à leste.

A partir desta área o trajeto não se torna perceptível no local, somente em alguns trechos é passível de reconhecimento através de imagens aéreas, entendendo-se que seu percurso cruza áreas verdes de mata determinando o perímetro urbano até chegar à rodovia dos Bandeirantes.



SOROCABANA - TRECHO 3

- 1 BAIRRO CONSOLIDADO - N.S. DE LOURDES
- 2 FUTURO BAIRRO - VILAS JD. CONCEIÇÃO
- 3 FUTURO BAIRRO - VILAS JD. N.S. DE LOURDES

ÁREA SIGNIFICATIVA

FONTE : BASE - GOOGLE EARTH
MODIFICAÇÕES - PABLO COSTA

Fig. 42 – Trecho 03 da análise – detalhe da região da vila N. S. de Lourdes.
Fonte: Google Earth / Desenhos: Pablo Costa. 2009.

Nota-se que, apesar do Governo Municipal ter planos para a área ferroviária, a dificuldade em se entender o trajeto que por vezes se torna incompreensível, prejudica a elaboração de qualquer proposta um pouco mais precisa.

Importante salientar que a região conta com diversas áreas vazias de grande porte, se tornando um grande palco para que a especulação imobiliária proponha condomínios fechados; além dos dois condomínios indicados na figura 42, em uma área próxima está localizado o Swiss Park (grande empreendimento privado de casas) que mudou a dinâmica da região.

O marasmo do poder público em definir propostas viáveis a área, assim como seu proprietário de fato, poderá levar a área a se tornar objeto de grandes intervenções privadas criando condomínios fechados; Sendo assim, o leito, que deveria ter um uso público e que possui um grande potencial de requalificação urbana, perderia essas características.

CIA. MOGIANA DE ESTRADAS DE FERRO

A Cia. Mogiana, fundada em 1875, foi a segunda estrada de ferro a cruzar o território Campineiro. O trajeto, que inicialmente prosseguia até Mogi-Mirim, em um segundo momento chegou até Ribeirão Preto e, posteriormente, penetrou no território de Minas Gerais se articulando com outras linhas.

Se por um lado sua importância no desenvolvimento da cidade foi grande, com a decadência da ferrovia criou-se por todo seu trajeto grandes enclaves urbanos. Sua principal estação (Guanabara) por muitos anos esteve abandonada pelo poder público, sendo usada como moradia por traficantes, andarilhos, viciados, etc., e seu leito ferroviário em momentos é absorvido pelo crescimento urbano e em outros segrega espaços. Seus trilhos são apenas visíveis em locais específicos, mas na maior parte de sua extensão eles já não estão mais presentes, sendo reconhecível o leito ferroviário somente pela sua geografia diferenciada e pelo seu traçado sinuoso.

Hoje o leito cruza regiões complexas e diversificadas, bairros consolidados de renda alta, de renda baixa, bairros ainda se consolidando e vazios urbanos e rurais. O espaço ferroviário corta no sentido norte-sul o centro e a periferia da cidade, formando um espaço linear em grande parte vazio, passando por regiões diferentes entre si, segregando e criando paisagens diferenciadas.

Para a análise destes espaços é possível dividir o trajeto em 04 trechos nos quais o espaço ferroviário exerce relações com a cidade de maneira diferenciada, seja ela relação morfológica cidade-ferrovia (leito passando em corte, aterro ou em nível), relações sociais ou relações simbólicas, ligadas estas a uma memória urbana e um sentido de unidade e coesão da cidade. (ver fig. 43)

Sendo assim, podemos localizar o primeiro trecho em uma área após a estação Barão de Itapura do extinto VLT até a rua Cândido Gomide. Neste trecho o leito está desimpedido e cruza uma área com grande ocupação territorial próxima ao centro da cidade, se tornando um elemento de degradação.

O leito possui uma relação morfológica complexa, já que em momentos ele está em aterro, outros em corte; sendo assim ele se transforma também em um elemento que segrega as áreas do entorno.

O segundo trecho se localiza entre o CERECAMP (Centro Recreativo e Esportivo de Campinas) e a avenida Paula Bueno, abrangendo as áreas da estação Guanabara, do Instituto Agrônomo, e do Shopping Center Jaraguá. Este trecho está dentro de uma área de grande ocupação territorial, assim como no primeiro trecho, e pelo leito ferroviário se relacionar em nível com o entorno, é constante a ocupação da área ferroviária por agentes públicos e privados.

Já o terceiro trecho representa uma área entre a avenida Paula Bueno e a avenida N. S. de Fátima, atravessando uma região de menor ocupação. O leito ferroviário está, em quase toda a extensão, em nível com seu entorno e, diferente do segundo trecho, se encontra desimpedido.

O quarto e último trecho se localiza entre a avenida N. S. de Fátima e a Estação Anhumas e possui seu leito em boa parte desimpedido e de largura maior do que os outros trechos, devido à sua proximidade com o ribeirão Anhumas. Configura-se, então, uma grande área verde linear exercendo o papel de limites à expansão dos bairros do entorno.

Parte dessa área está sendo palco do projeto “Parque Linear Anhumas” que pretende promover uma requalificação das áreas próximas ao ribeirão Anhumas. A remoção e realocação de comunidades que vivem em áreas de risco estão previstas, assim como a construção de um parque linear com replantio de mata ciliar, pista de ciclismo, áreas de lazer, e habitações.

A partir da estação Anhumas a ferrovia está em funcionamento operando trens turísticos até a cidade de Jaguariúna. Esta linha turística é a mais antiga do Brasil e é operada pela ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária), responsável pelo trajeto de 24km feito por locomotivas a vapor restauradas.



MOGIANA

TRECHO 1
 ESTAÇÃO CENTRAL
 ATÉ ESTAÇÃO GUANABARA

TRECHO 2
 ESTAÇÃO GUANABARA
 ATÉ R. PAULA BUENO

TRECHO 3
 R. PAULA BUENO ATÉ
 AV. N. SRA. DE FÁTIMA

TRECHO 4
 N. SRA. DE FÁTIMA
 ATÉ ESTAÇÃO ANHUMAS

VIAS IMPORTANTES

A ROD. MILTON T. DE SOUZA
 B ROD. MIGUEL N. BURNIER
 C ROD. DOM PEDRO I
FERROVIA DA FERROBAN/ALL

Fig. 43 – Divisão de trechos da Mogiana. – Fonte: SEPLAMA / Desenhos: Pablo Costa. Campinas 2009

TRECHO 01 – Leito desimpedido.

O primeiro trecho se localiza entre a área após a estação Barão de Itapura do extinto VLT (onde o trilhos da Mogiana se encontrava com o da Sorocabana) e a rua Cândido Gomide, cruzando as ruas Dr. Joaquim de Campos Jr. e avenida Andrade Neves (ver fig. 44). Atravessa os bairros Vila Andrade Neves, Botafogo, Jardim Novo Botafogo e Vila Ferreira Jorge, com extensão de 01 km e área ferroviária de 23.000m². A largura média do espaço ferroviário é de 25 metros, sendo apenas de 08 metros na ponte sobre a rua Joaquim de Campos Jr.

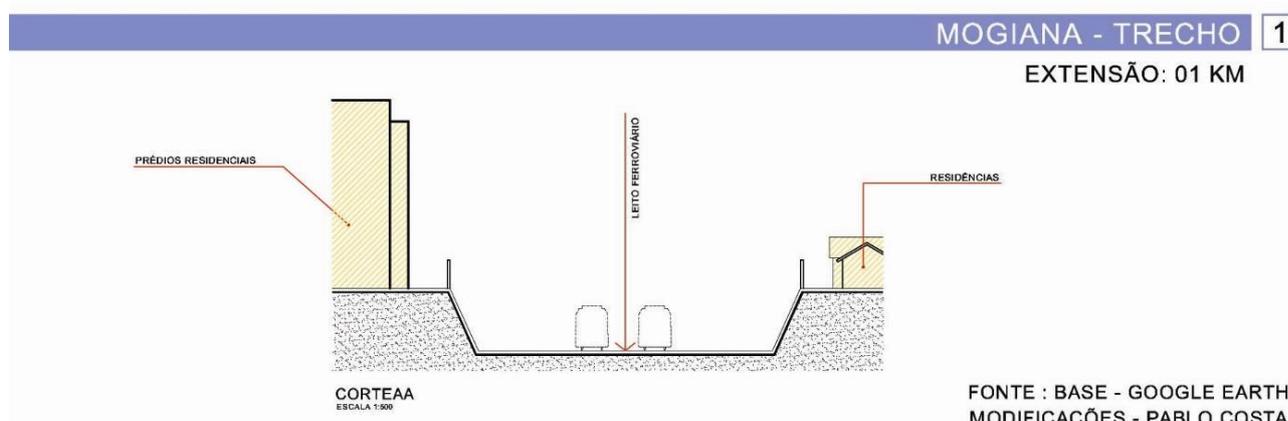


Fig. 44 – Trecho de análise 01 da Mogiana. Fonte: Google Earth / Desenhos: Pablo Costa. 2009



Fig. 45 - Leito da Cia. Mogiana desimpedido /. Em suas laterais o fundo dos lotes das residências e ao fundo a ponte sobre a av. Andrade Neves Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009



Fig. 46 - Ponte da Cia. Mogiana sobre a rua Joaquim de Campos Jr. Fonte: Eduardo Dantas. Campinas 2008

O entorno imediato é composto basicamente por residências e comércio local, ambos em grande quantidade, formando assim uma região muito ocupada territorialmente, sem grandes áreas livres ou desocupadas. O único resquício de ferrovia presente é a ponte sobre a rua Joaquim de Campos Jr. que está em estado precário.

Neste trecho não há intervenções no leito ferroviário, sendo ele todo desimpedido. O leito não possui uma relação morfológica (cidade-leito) única e constante, em alguns momentos ele está em nível, outros em corte e outros em aterro. É importante analisar que, além da questão geográfica de segregação, a própria cidade “dá as costas” ao leito; as residências presentes no trecho lhe oferecem o fundo dos lotes, cercando e delimitando o espaço ferroviário, com poucas possibilidades de entrada e saída.

TRECHO 02 - Leito com entorno importante para à cidade.

O segundo trecho representa uma área entre a rua Candido Gomide e a rua Paula Bueno, cruzando a avenida Brasil, a rua Rafael Sampaio, a avenida Barão de Itapura e a rua Dona Maria Umbelina Couto; passando pelos bairros do jardim Guanabara, Vila Itapura, Vila MacHardy e Vila Rossi (ver fig. 47). Corresponde a extensão de 1.8km e uma área ferroviária (leito + estação + pátio) de aproximadamente 130.000m².

O leito apresenta uma relação morfológica constante em grande parte do trecho, cruzando em nível uma região bastante ocupada por residências de diversos portes, sejam elas prédios habitacionais ou casas, e por comércio e serviços. A área do entorno possui boa acessibilidade devido as avenidas Barão de Itapura e Brasil, sendo assim, os setores comerciais e de serviços são voltados não apenas para o mercado local, mas sim para toda a cidade.

A primeira área significativa deste trecho que é a área onde se localiza a Estação Guanabara. Ela, fundada em 1893 e desativada em 1974, foi construída para desafogar a estação central da Cia. Paulista, atendendo não só trens da Mogiana, mas também da E. F. Sorocabana e da E. F. Funilense, gerando um intenso movimento em seu entorno.

Poucos anos depois da linha ser incorporada pela FEPASA em 1971, houve a desativação dos trens e o abandono da estação, que passou a servir de moradia a traficantes, prostitutas, andarilhos, viciados, e Punks que utilizavam a área também como forma de expressão. Os grafites e desenhos ainda estavam presentes nos muros e paredes do edifício até pouco tempo atrás.

Em 1990, a UNICAMP (Universidade Estadual de Campinas) recebeu da CPOS (Companhia Paulista de Obras e Serviços), administradora da área desde o fim da FEPASA, a área de aproximadamente 01 hectare, abrangendo a própria estação, a gare, o armazém do café e parte do pátio de manobras em forma de comodato por 30 anos, assumindo o compromisso de intervenção. O projeto inicial de reaproveitamento do edifício foi elaborado por Lina Bo Bardi e modificado para se adequar à lei Rouanet e captar recursos de parcerias, todavia não houve interesse por parte do poder privado.



MOGIANA - TRECHO 2

EXTENSÃO: 1.8 KM

1 ESTAÇÃO GUANABARA

2 ARMAZÉM DO CAFÉ

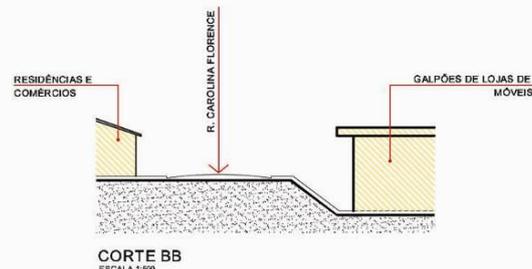
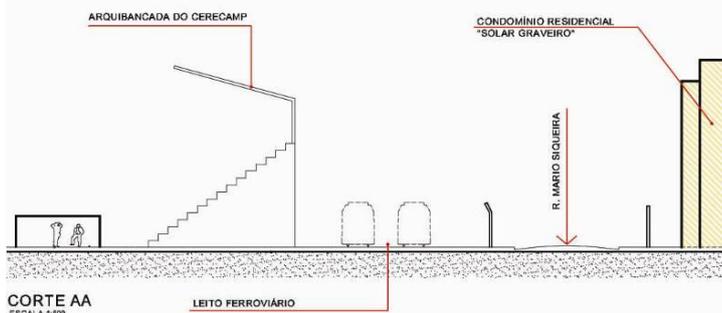
ÁREA DA ESTAÇÃO GUANABARA
APROX.: 100.000 M²

A INSTITUTO AGRONÔMICO DE
CAMPINAS

B VILA MACHARDY

C SHOPPING JARAGUÁ

CORTES



FONTE : BASE - GOOGLE EARTH
MODIFICAÇÕES - PABLO COSTA

Fig. 47 – Trecho de análise nº 02 da Mogiana – Fonte: Google Earth / Desenhos: Pablo Costa 2009



Fig. 48 - Vista aérea da área da estação em 2007. Em amarelo a área em comodato da UNICAMP. Disponível em: www.preac.unicamp.br/eg / Acessado em: 15 Fev.2009

Foi então que, em 2007, a Universidade através de um acordo com a organização do Campinas Decor (Mostra de arquitetura e design de interiores de Campinas), cedeu o espaço à para a realização do evento em 2008 e em contrapartida recebeu a Estação e a Gare restauradas. A restauração teve custo de aproximadamente 04 milhões de reais e foi paga pela iniciativa privada.

Desde a entrega do local reformado, em 2008, a UNICAMP possui planos de instalar seu projeto original na Estação, o CIS-Guanabara (Centro Cultural de Inclusão Social). Segundo a própria universidade, o prazo limite da implantação seria o segundo semestre de 2009 e contará com diversas parcerias de empresas privadas.

Entretanto, paradoxalmente toda a área da Estação, com 100.000m², incluindo a área que a UNICAMP possui comodato até 2020, foi adquirida em novembro de 2006, em uma licitação pública, pelo IPEP (Instituto Paulista de Pesquisa e Ensino) que pretende instalar duas escolas (de ensino fundamental e médio), uma faculdade e imóveis para moradia e comércio, além de manter, através de uma parceria com a UNICAMP, os projetos da universidade para a área.

Na área adquirida pelo IPEP estavam presentes, além da Estação e seu pátio; barracões antigos, cerca de 20 casas da vila MacHardy (tombados pelo CONDEPACC - Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas) e habitações precárias clandestinas chamadas de “favela do Jardim Guanabara”.

O processo de reintegração de posse de toda a área para o instituto teve início em 2008 e ainda está em andamento, gerando alguma discussão entre o poder público, o setor privado e a população. Em janeiro de 2008 foram demolidas todas as edificações da “favela”, não havendo resistência por parte dos seus moradores que, dias antes, retiraram tudo que podiam do local, sendo comum avistar pessoas carregando portas ou janelas pelas ruas do bairro.

Todavia a desapropriação da vila MacHardy não está sendo tão tranqüila. Em abril de 2009, o IPEP pediu a posse da área e criou um grande conflito com os moradores da vila que teriam de ser retirados do local. A vila, que originalmente foi construída para os trabalhadores ferroviários, hoje possui moradores sem vínculo com a ferrovia, já que as casas, de propriedade da Cia. Mogiana, foram vendidas irregularmente pelos moradores originais.

Os moradores que comprovaram ter parentesco com os trabalhadores ferroviários (moradores originais da vila) não tiveram suas casas demolidas e ainda estão morando nelas até a decisão judicial definir seu futuro. Já aqueles que haviam comprado as casas tiveram, em julho de 2009, suas casas demolidas e tiveram de sair do local.

Outros antigos moradores da estação encontraram refúgio em outra área e se instalaram por um período curto de tempo, até serem expulsos pela polícia. Os Punks foram para uma edificação abandonada, distante 300 metros da estação, próxima à avenida Candido Gomide e a beira do leito ferroviário. A área é de aproximadamente 7.500m² com cerca de 3.000m² de área construída, pertence a Cia. Antártica Paulista e atualmente ela está vazia e com suas entradas fechadas com alvenaria.

Outra área importante deste trecho de análise é onde está a edificação do Shopping Jaraguá – Brasil. Nesta área o leito ferroviário foi apropriado pelo setor privado, utilizando-o como estacionamento do empreendimento. O shopping, de propriedade do grupo Sol Invest, cujo

diretor presidente é o ex-prefeito e ex-governador Orestes Quércia, se localiza em uma área de 9.700m² de propriedade da própria família Quércia. Com 6.300m² de área construída, o shopping foi inaugurado em 1998, funcionando até o fim de 2008, quando os contratos dos lojistas se expiraram e foi fechado.

Para a área é previsto, segundo os próprios empreendedores, um novo projeto com o objetivo de revitalizar o negócio. Ainda não está definido o perfil do empreendimento, mas a tendência é que seja um equipamento misto, com espaço para compras e torres de escritórios comerciais.



Fig. 49 – Leito ferroviário servia de estacionamento do shopping. Fonte: Denio Benfatti. 2003

Desta área até a rua Paula Bueno, notam-se diversas apropriações do leito ferroviário. São estacionamentos e quadras esportivas dos prédios do entorno, estacionamentos conveniados com empresas vizinhas, e um galpão de uma loja de móveis. Percebe-se, então, que esta região é bem consolidada, ocupada por residências e prédios habitacionais; comércio variado, escolas; etc., fazendo com que o leito faça parte desta vida urbana. A ocupação do leito não possui edificações significativas, permitindo uma fácil remoção para futuros projetos.

O entorno imediato da Estação Guanabara possui construções muito significativas para a cidade. Ao lado da estação está localizado o CERECAMP (Centro Educativo, Recreativo e Esportivo do Trabalhador de Campinas) que possui quadra, pista de atletismo, mini-campo de futebol de areia e um campo de futebol, chamado de Campo da Mogiana.

O campo fundado em junho de 1940, que possui arquibancada com capacidade de 5.000 pessoas, era o principal estádio do interior, comparado com os recém inaugurados estádios do Pacaembu, em São Paulo, e de São Januário, no Rio de Janeiro. Foi sede do time dos trabalhadores ferroviários da companhia Mogiana que existiu até os anos 50 e hoje é usado pelo time do Campinas F. C..

Do lado oposto da estação, está localizado o IAC (Instituto Agrônômico de Campinas), importante órgão de pesquisa da Secretaria de Agricultura e Abastecimento de São Paulo. O instituto, fundado em 1887 pelo imperador Dom Pedro II, também foi objeto de intervenção do Campinas Decor, que reformou o prédio principal e suas edificações, realizando a mostra no primeiro semestre de 2009.

As duas estruturas (CERECAMP e IAC) em um primeiro momento se relacionavam diretamente com a ferrovia. Todavia, com sua desativação e o crescimento do setor viário, passaram a se relacionar diretamente com as ruas e avenidas ao redor, se tornando dependentes da acessibilidade a qual elas proporcionam.

A análise de todo este trecho da Mogiana nos mostra como a questão fundiária e a questão política estão fortemente envolvidas no futuro dos espaços ferroviários; em 1990, como já visto anteriormente, foi implantado o sistema de VLT que, em teoria, mudaria a matriz do transporte público. O projeto ambicioso previa diversas linhas, inclusive utilizando o leito ferroviário da Mogiana e sua estação.

No mesmo ano, a CPOS, órgão estadual responsável pelo patrimônio da FEPASA, entregou a Estação Guanabara à UNICAMP, em forma de comodato por 30 anos, (a mesma que seria usada pela prefeitura na implantação do VLT). O embate entre as duas instâncias governamentais impossibilitaria a expansão planejada do sistema de transporte sobre trilhos.

Interessante notar que mesmo sabendo que estaria comprometendo o futuro do projeto, parceria do próprio Estado com o Município, o espaço ferroviário foi entregue a UNICAMP, que ficou mais de 15 anos com o espaço ocioso, esperando investidores privados se interessarem pelo projeto. Nesse período a área se degradou ainda mais e passou a ser chamada de “Cracolândia Campineira”, pelo seu alto índice de criminalidade.

Esse fato, assim como os outros explicitados na análise deste trecho, nos mostra que, além de haver uma grande disputa política pelos espaços ferroviários, as intervenções propostas pelo setor privado são mais facilmente aceitas e executadas do que as ações do próprio poder público.

Para este trecho da Mogiana, muita coisa foi proposta pelo governo municipal, mas apenas foram concluídas as propostas originadas da iniciativa privada. Isto é, estes espaços de grande valor simbólico para a cidade estão sendo mais utilizados para o uso privado (estacionamento de prédios, estacionamento de shopping, local de eventos voltado para classe média-alta, etc.) do que para o uso público

Cabe destacar que essas intervenções são de fácil remoção, não representando grandes empecilhos para a retomada desses espaços para o uso do transporte ou qualquer outro uso público.

TRECHO 03 – Leito desimpedido em região nobre da cidade.

O terceiro trecho analisado se localiza entre a rua Paula Bueno e a avenida Nossa Senhora de Fátima, passando pelos bairros do Taquaral, Vila Iza, Jardim Novo Cambuí, Jardim São Rafael, Jardim Moreira, Jardim Margarida e Vila Tofanelo (ver fig.50).

Este trecho representa uma área de aproximadamente 95.000m² (área de seu provável leito e sua provável faixa de domínio, já que ele, em alguns pontos, não é claramente definido), com extensão de aproximadamente 2.5km. A largura média do espaço ferroviário é de 40 metros e ao se aproximar do ribeirão Proença cria-se uma imensa área livre encravada em uma região de intensa ocupação territorial.

Logo no início do trecho, após a ponte sobre a rua Paula Bueno, o leito prossegue entre dois edifícios habitacionais (Ed. Dona Julia e Ed. Auxiliadora) e uma residência que o usa como estacionamento. Desta área inicial até a altura da concessionária da Renault Concorde, o leito está em grande parte desimpedido e abandonado. Os trilhos e dormentes já não existem mais, dando lugar para a vegetação, proporcionando ainda mais a sensação de abandono.

A partir de então, a rua Ary Barroso (via de caráter local) segue ao lado do percurso todo do leito até o encontro com a avenida Norte-Sul. A relação morfológica entre os dois não é conflituosa, tendo apenas desníveis leves, proporcionando paisagens interessantes, já que a área se encontra em um nível elevado, possibilitando avistar todo o bairro do Cambuí.

Na altura da concessionária, um grande empreendimento se destaca por seu porte e pela sua apropriação do espaço do leito ferroviário. Entre o leito ferroviário e as margens do córrego Proença está sendo construído “Parque Cambuí”. A área de aproximadamente 15.000m² é de propriedade da empresa Real Park, que está implantando no local um conjunto habitacional. O projeto prevê edifícios com 15 andares cada, sendo um deles já em fase final de construção.

Apesar do nome do projeto estar relacionado ao bairro Cambuí (bairro nobre de Campinas), o empreendimento não possui boa acessibilidade a ele, sendo as únicas ligações a rua José Vilagelim e a av.

Norte-Sul, ambas a cerca de 500 metros de distância do empreendimento. Essa pouca acessibilidade para o Cambuí, é dificultada pela presença do córrego Proença que divide a área ocasionando uma difícil transposição.

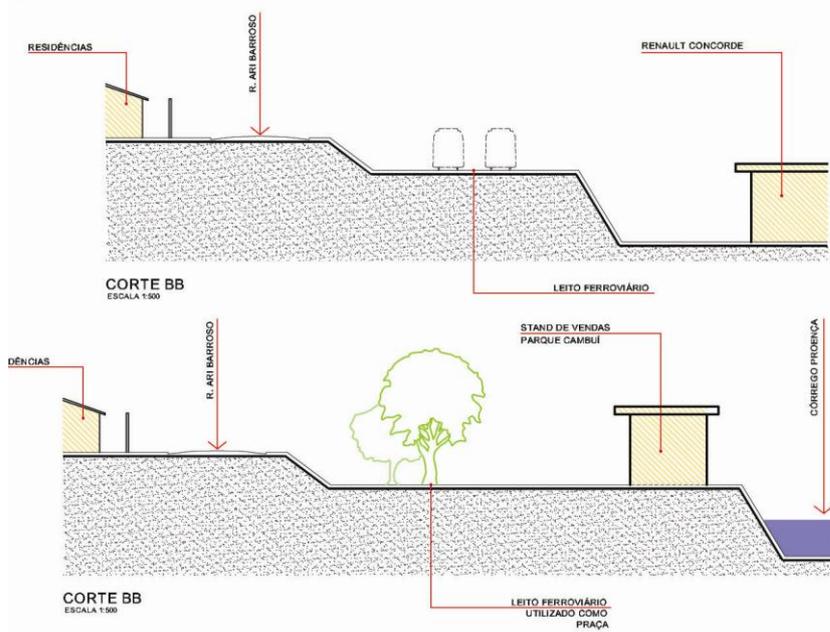


MOGIANA - TRECHO 3

ANÁLISE DE ÁREA SIGNIFICATIVA

ÁREA DO PROJETO PARQUE CAMBUÍ GALPÃO DA BOM PESO

CORTES



FONTE : BASE - GOOGLE EARTH
MODIFICAÇÕES - PABLO COSTA

Fig. 50 – Área significativa do trecho 03 da Mogiana. Fonte: Google Earth /
Desenhos: Pablo Costa. 2009

No leito ferroviário existente em frente ao empreendimento (cerca de 12.000m² distribuídos em aproximadamente 450 metros de extensão), a construtora implantou uma grande praça linear com projeto paisagístico de qualidade, criando uma “porta de entrada” para o empreendimento.



Fig. 51 - Praça sobre o leito ferroviário e ao fundo edifício do empreendimento.
Fonte: Pablo Costa. Campinas 2009

Ainda neste trecho, é possível reconhecer outra intervenção do setor privado, entretanto essa se apropriou do espaço e não requalificou a área. Na altura da praça Aleixo Vilani, barracões da Bom Peso, empresa voltada ao comércio de equipamentos de cozinhas industriais, foram construídos sobre o espaço ferroviário, interrompendo a linearidade do trajeto.

A Bom Peso está situada na avenida Orosimbo Maia e se aproveitou da indefinição do espaço do leito para expandir a loja até a rua Ary Barroso, usando-o como local para estoque.

Ao passar pela avenida Norte-Sul, o espaço ferroviário se torna difícil de ser reconhecido devido a criação de vias que cortam o leito ou seguem no mesmo espaço. Somente é possível percebê-lo ao passar por dois conjuntos habitacionais (um em construção – ainda sem nome, e outro já consolidado – conjunto Guararapes). Nesse ponto o leito é usado como estacionamento para os moradores dos prédios. Desse ponto em diante o leito segue desimpedido e todo ele em nível até cruzar a avenida N. S. de Fátima / avenida Carlos Grimaldi

Neste terceiro trecho de análise, o leito ferroviário possui características que facilitam o seu reaproveitamento para o uso público; além de estar desimpedido em quase toda sua extensão, sua relação morfológica para/com a cidade não é conflituosa em quase todo o trecho.

TRECHO 04 – Leito com projeto de requalificação em andamento.

O último trecho de análise se inicia na avenida Carlos Grimaldi / avenida N. S. de Fátima e segue até a Estação Anhumas. Passa pelos bairros Novo Taquaral, Parque São Quirino, Jardim Madalena, Vila Nogueira e Parque Anhumas; com a extensão de aproximadamente 2.2km e uma área de aproximadamente 110.000m² (ver fig. 52).

Neste trecho o leito ferroviário se aproxima da margem do ribeirão Anhumas criando uma grande área livre linear, que atua como uma barreira separando “ricos” e “pobres”. De um lado, mais próximos ao leito ferroviário, estão presentes diversos condomínios residenciais de médio e alto padrão que, juntamente com o Shopping Center Galleria e os prédios de escritórios do Galleria Office se configuram em uma nova e contemporânea centralidade urbana voltada as classes mais abastadas. Do outro lado, mais próximos ao ribeirão, estão algumas habitações precárias, resquícios da “favela da rua Moscou” e todo um bairro de classe média-baixa (São Quirino).

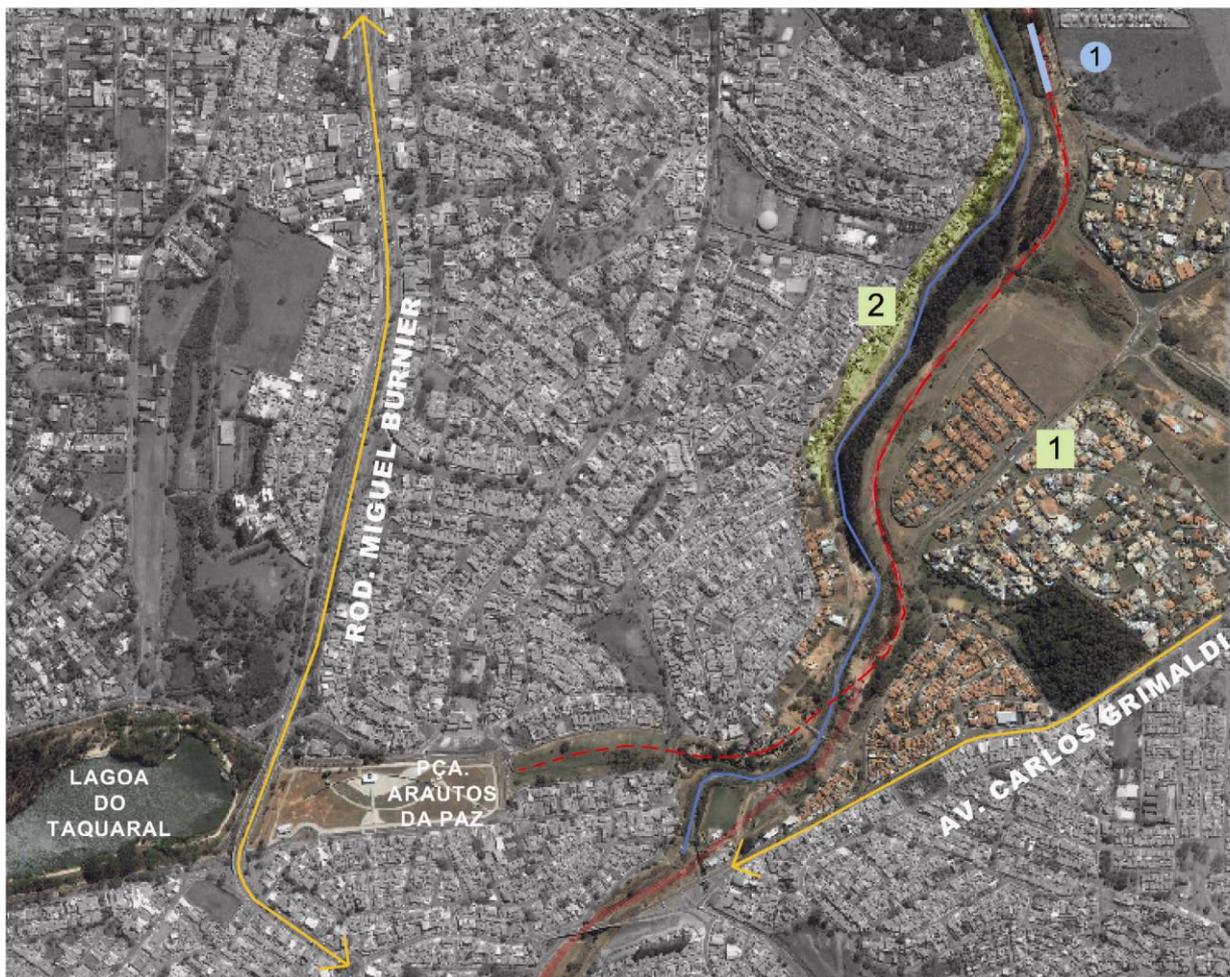
As duas regiões, distintas entre si, não possuem ligação direta, pois não há transposições do ribeirão. Configura-se então, um grande enclave urbano que promove a segregação social e urbana.

Toda essa região da bacia do Anhumas, entre a rodovia Dom Pedro I e a praça Arautos da Paz, está sendo objeto de um grande projeto de revitalização urbana denominada “Vila Parque Anhumas”. O projeto consiste na requalificação e recuperação das margens do ribeirão, construindo habitações e áreas de lazer com o intuito de solucionar o problema das ocupações irregulares em áreas de risco do ribeirão.

A primeira parte do projeto consiste na remoção das famílias que habitavam irregularmente às margens do ribeirão e das ruas Moscou e Luiza de Gusmão, no bairro Parque São Quirino, considerado uma das piores áreas de risco de enchentes e desmoronamentos de Campinas. Este processo se iniciou em 2005, com a remoção de pelo menos 400 famílias que foram relocadas para a Vila Olímpia, no setor norte da cidade, e se estende até hoje.

Segundo a Secretaria de Habitação, o projeto beneficiará diretamente mais de mil famílias da região e contará com 03 vilas habitacionais,

contabilizando 210 casas (sobrados de 48m² com 02 quartos, cozinha, sala e banheiro).



MOGIANA - TRECHO 4

EXTENSÃO: 2.2 KM

1 CONDOMÍNIOS RESIDENCIAIS (PADRÃO ALTO)

TRAÇADO DA FUTURA EXTENSÃO DA MARIA-FUMAÇA

2 FAVELA DA RUA MOSCOU

1 ESTAÇÃO ANHUMAS

FONTE : BASE - GOOGLE EARTH
MODIFICAÇÕES - PABLO COSTA

Fig. 52 – Trecho de análise 04 da Mogiana. Fonte: Google Earth / Desenhos: Pablo Costa. 2009

Além das unidades habitacionais, a Vila Parque Anhumas contará com o replantio da mata ciliar e vegetação originária das margens do córrego; 14 unidades comerciais; um centro comunitário; uma oficina para uso da comunidade local; um ginásio poliesportivo; duas quadras para futebol (grama e areia); uma ciclovia de mais de 02 quilômetros; uma pista de Cooper com cerca de 8 mil metros quadrados; dois centros multiuso; duas praças para descanso com bancos e jardim; duas praças com

comércio e mirantes; uma piscina semi-olímpica; uma pista de skate; um parque infantil; duas passarelas entre as margens do Ribeirão Anhumas interligando as ruas Moscou e Luiza de Gusmão à estação Anhumas da Maria-Fumaça; e obras de macrodrenagem e esgotamento sanitário, interligando-o à Estação de Tratamento de Esgoto (ETE) Anhumas.⁴²

As obras estão em andamento e o investimento previsto é cerca de R\$35,5 milhões (sendo R\$20 milhões financiados pelo governo federal – PAC). O projeto tem extensão de cerca de 2.5 Km desde o início da Rua Moscou até o bairro Dom Bosco, com uma interligação à Praça Arautos da Paz. Já a extensão da recuperação das margens do Ribeirão Anhumas será de 4 km, do Núcleo Residencial Guaraçaí até as margens da Rodovia D. Pedro. A área total de todo o projeto é de 676 mil metros quadrados e seu prazo final é dezembro de 2010.

Outro projeto que faz parte desta requalificação das áreas do Anhumas é o prolongamento do percurso turístico da Maria-Fumaça da Estação Anhumas até a praça Arautos da Paz, no bairro do Taquaral. Hoje o trem parte da Estação Anhumas seguindo para Jaguariúna, utilizando as linhas de ferro da antiga Cia. Mogiana, é operado pela ABPF (Associação Brasileira de Preservação Ferroviária) e se configura como a linha turística mais antiga do Brasil (em funcionamento desde 1984).

O percurso que atrai em média 02 mil pessoas por semana, ganhará mais 02km e chegará a futura Estação Arautos, que será construída na praça Arautos da Paz. Este projeto é uma parceria entre a Prefeitura Municipal, a ABPF e o Governo Federal e terá o custo total de aproximadamente R\$3.3 milhões, sendo R\$370.000 provenientes da Prefeitura, R\$1.5 milhões do Ministério do Turismo, e R\$1.5 milhões da Petrobrás, que cedeu o dinheiro a ABPF.

Este projeto também está em fase de implantação e não ocasionará grandes impactos ambientais, pois haverá pouca movimentação de terra para sua implantação, já que 75% do trajeto será feito reaproveitando o antigo leito da Cia. Mogiana. Também será construída uma estação nova e um viaduto sobre a rua Arlindo Carpino e sobre o rio.

⁴² Fonte: AGEMCAMP (Agência Metropolitana de Campinas). Disponível em: <http://www.agemcamp.sp.gov.br/temp/arquivos/new/aprsesimonenicolielo55.pdf> / Acessado em 12 Mai. 2009

Interessante notar que esses projetos estão requalificando áreas ferroviárias, ou áreas do entorno ferroviário, mas não estão dotados de uma visão regional. Apesar da ferrovia exercer a ligação das cidades de Campinas e Jaguariúna, a Maria-Fumaça é um trem apenas turístico e não se configura como um meio de transporte urbano.

O objetivo de requalificação do projeto poderia ser potencializado se o trem também se configurasse realmente como um meio de transporte entre as cidades; Como o previsto, o passeio ficará restrito a parte da população de maior poder aquisitivo, correndo o risco de se tornar um elemento distinto dentro de um só projeto – o trem e o parque: o primeiro sendo usado por uma classe social mais elevada e o segundo por uma classe social mais baixa.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Campinas e seus espaços ferroviários possuem complexas relações entre si, deixando o assunto em primeiro plano ao se discutir o crescimento urbano e o futuro da cidade. Estes espaços abrangem grandes extensões que possuem características próprias e muitas vezes distintas, que se complementam formando um grande complexo.

O complexo ferroviário campineiro, que inicialmente possuía linearidade e coesão, com o passar do tempo e com as mudanças que ocorrem de forma muito rápida na sociedade, foi perdendo seu uso e sua função, desencadeando uma mudança de matriz de transporte: do ferroviário para o rodoviário, com forte impacto na cidade. Esse processo resultou na decadência e no abandono do sistema, deixando uma herança nem sempre compreendida pela cidade.

A presente pesquisa nos mostra que, dentre outros fatores, a falta de compreensão desses espaços, fazem com que, tanto agentes privados quanto agentes públicos, ajam pontualmente sobre os leitos e estruturas ferroviárias desativadas, comprometendo a possibilidade de futuras propostas de maior abrangência e com uma visão global do assunto.

Ao analisar os espaços ferroviários das duas maiores e mais importantes ferrovias desativadas de Campinas (Sorocabana e Mogiana), nota-se que o comprometimento da estrutura é muito significativa, já que as intervenções pontuais estão presentes por toda a extensão do complexo.

O próprio fator geográfico da implantação da ferrovia colabora, em alguns casos para isso, ou seja, de acordo com sua morfologia ela está mais propícia a intervenções públicas ou privadas. Sendo assim é possível concluir que quando o leito está em nível com seu entorno, as intervenções são facilitadas, e a cidade cresce para dentro dessas áreas públicas; já quando o leito está em corte ou em aterro esse processo é dificultado pela sua geografia acidentada.

Todavia, nos dois últimos casos, o leito exerce uma função diferente para/com a cidade; pela sua dificuldade de transposição ele se transforma em uma barreira, tanto visual quanto física, criando uma relação conflituosa e gerando ainda mais abandono.

Pelo fato dos espaços ferroviários estarem encravados em regiões populosas da cidade, como vimos nos capítulos anteriores do estudo, esse tipo de relação com a cidade é ainda mais prejudicial, já que o leito e suas estruturas se tornam um elemento que segregam áreas. Mas isso, não é característica exclusiva do setor ferroviário, já que grandes rodovias e vias expressas cortam setores semelhantes da cidade e oferecem esse mesmo tipo de relação com seu entorno.

O complexo ferroviário de Campinas apresenta, então, problemas característicos de um meio de transporte de média-alta capacidade, mas também oferece uma vasta gama de potencialidades que devem ser lidos como uma grande herança que proporcionará soluções para diversos problemas urbanos, como a mobilidade urbana ou a falta de espaços livres de lazer, etc.

O próprio poder público reconhece essas potencialidades e tenta evidenciá-las em suas propostas e planos urbanísticos para estas áreas. Todavia, a fragilidade das propostas não consegue romper a barreira da burocracia e do impasse político, resultando em ações pífias.

Desde a década de 70, a cidade vem buscando soluções para a decadência dos espaços ferroviários e através de instrumentos urbanísticos, como o Plano Diretor, por exemplo, tenta alguma alternativa para que esses espaços abandonados ou subutilizados se tornem um elemento que requalifique o seu entorno e por conseqüência a cidade.

Além da falta de propostas mais consistentes, a grande dificuldade em tratar essa questão passa pelo “imbróglio” da propriedade e do embate político entre diversas instâncias; A ferrovia nasce, em Campinas, da iniciativa privada e, após os prejuízos, é repassada para o governo Estadual que, em um segundo momento, a oferece ao governo Federal em troca de dívidas. Atualmente, o próprio governo Federal está criando mecanismo para devolver o complexo ferroviário para a cidade.

Com toda essa burocracia, as áreas se tornam ainda mais ociosas e propícias a intervenções pontuais em sua extensão, já que a cidade cresce e acaba absorvendo parte dos leitos como tecido urbano, construindo casas, comércios, estacionamentos, etc.

Nos dois complexos ferroviários analisados esse fato ocorre com freqüência, entretanto não são apenas intervenções privadas; o poder

público também se torna agente de ações que comprometem as próprias propostas.

Essas intervenções pontuais, feitas pelos agentes públicos, são as mais significativas no comprometimento das estruturas, pois são ações que comprometem quase definitivamente o espaço. As ações feitas pelos agentes particulares, ou seja, a própria população, são menores (geralmente são habitações, estacionamentos, pequenos comércios, etc.) e mais fáceis de serem revertidas.

No leito da Sorocabana, há 04 ações pontuais do poder público que comprometem o entendimento dos espaços como um conjunto. Duas delas são provenientes do governo Municipal, que construiu uma vila habitacional e o estacionamento da nova rodoviária sobre o leito; e outras duas realizadas pelo governo Estadual que, ao alargar a via expressa Sul-Leste (Lix da Cunha) e criar uma alça viária na rodovia Anhanguera, construiu estruturas sobre o leito.

No entanto, a prefeitura, através dos planos diretores e planos setoriais de transportes, apresentou propostas para utilização dessas áreas para outros fins, ou seja, há embates dentro da mesma instância política, resultando em ações que enfraquecem ou impossibilitam ações do próprio poder público.

O mesmo ocorre no leito da Mogiana, com a Estação Guanabara; ela, que era de propriedade do governo do Estado, foi passada para a UNICAMP, em forma de comodato e depois vendida para uma instituição privada. Todo esse processo ocorreu, mesmo a prefeitura tendo projetos para a utilização dessa estrutura para o transporte público.

O que vemos, então, é que a falta de entendimento entre as instâncias políticas, prejudica ainda mais a destinação dos espaços. Essa morosidade agrava o processo de abandono e impede o maior desenvolvimento das propostas existentes.

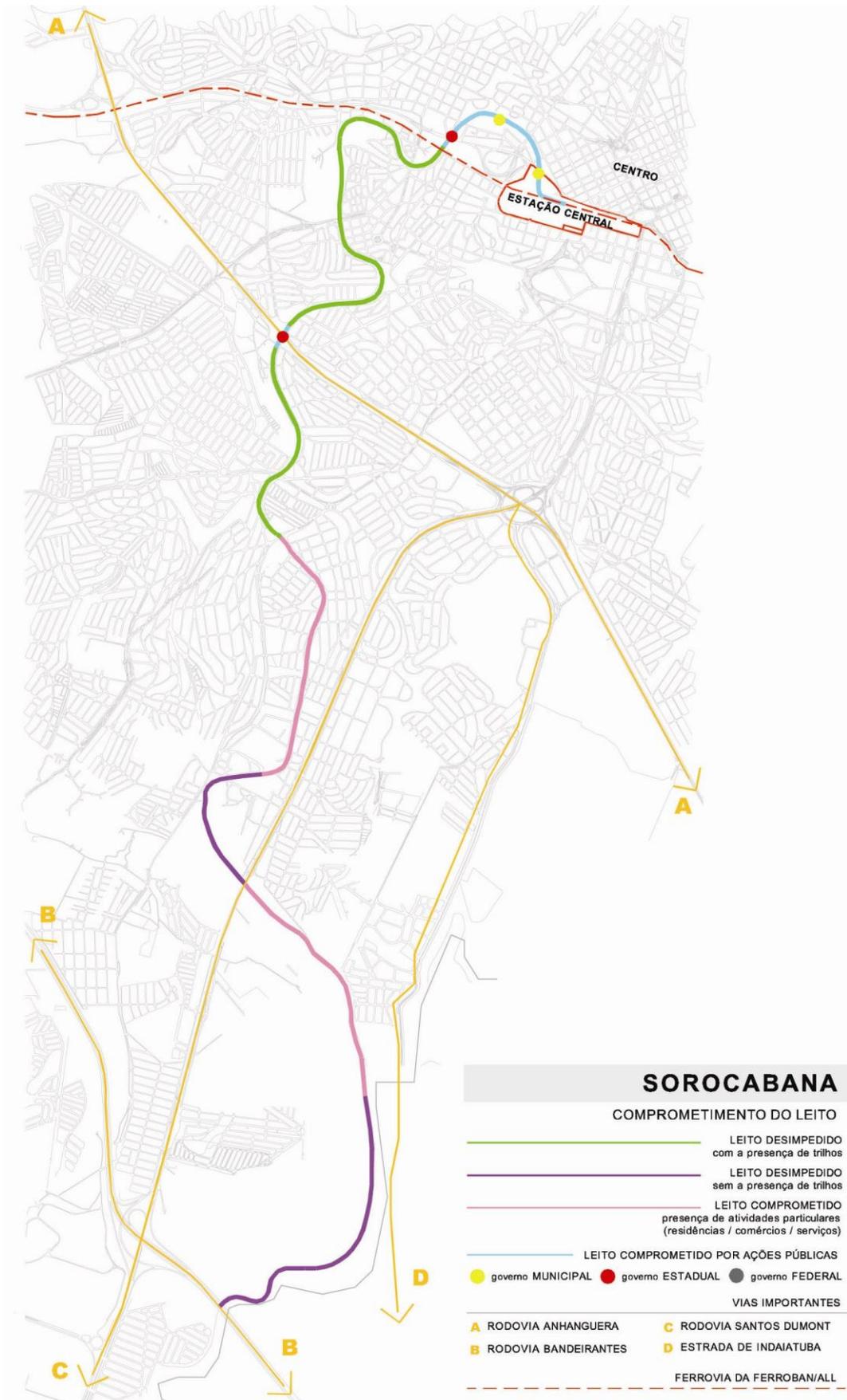


Fig. 53 – Análise do comprometimento do leito da Sorocabana. Fonte: SEPLAMA / Desenhos: Pablo Costa. 2009

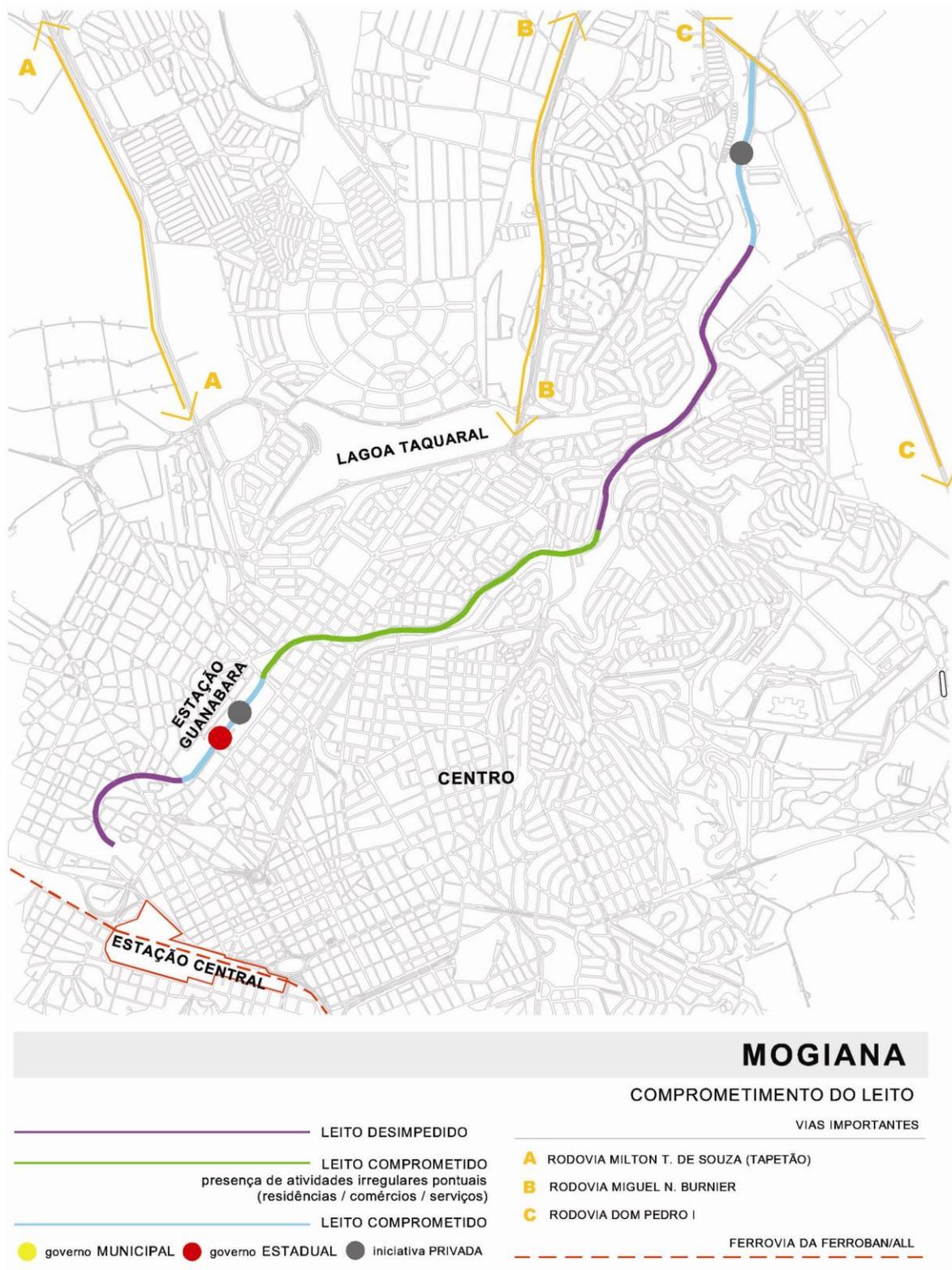


Fig. 54 – Análise do comprometimento do leito da Mogiana. Fonte: SEPLAMA / Desenhos: Pablo Costa. 2009

Muitas são as propostas para estes espaços, entretanto a única experiência que foi implantada, o VLT de Campinas em 1990, foi desastrosa e apenas colaborou para a população e o poder público enxergar, ainda mais, o transporte ferroviário de passageiros como um grande equívoco e toda essa estrutura ligada ao trem como uma herança indesejável.

Ainda nesse campo das proposições, os planos diretores e planos setoriais já realizados, buscam uma visão um pouco mais global, mas se configuram apenas como diretrizes que pouco levam em consideração fatores peculiares de cada região. Estas propostas, sem claras definições quanto ao traçado e seu impacto na vida urbana da cidade, revelam a falta de análise local das áreas e falta de identificação dos potenciais e seus problemas, tornando as propostas fracas e de difícil implantação, perdendo sua qualidade propositiva.

Apesar de atualmente a cidade contar com propostas que utilizam parte dos leitos para novos meios de transporte (VLP e Maria-Fumaça Taquaral – Anhumas) elas ainda não são sólidas o bastante para torná-las reais, haja vista que são canceladas antes mesmo da sua total concepção.

Esta fraqueza das propostas e planos permite que áreas que possuem propostas de intervenção sejam utilizadas pelo próprio poder público para outros projetos, não respeitando e não considerando, as propostas e análises anteriores.

Fica claro, então, que tratar a questão dos espaços ferroviários em Campinas de maneira genérica é insuficiente e não resulta nem em propostas, nem em projetos que contemplem uma requalificação urbana. Saber reconhecer as peculiaridades do local para poder elaborar projetos com uma visão mais global é fundamental para o sucesso das propostas. Sendo assim é necessário analisar cada leito de forma detalhada, pois eles apresentam características singulares e relações próprias com a cidade, que devem ser incorporadas na elaboração das propostas.

O caso do leito da Sorocabana representa bem como a cidade se relaciona de diferentes modos com os espaços ferroviários. Há trechos muito distintos entre si que não podem receber o mesmo tratamento, pois exercem relações diferentes com o meio urbano.

O trecho, por exemplo, onde passou o extinto VLT possui uma morfologia mais acidentada formando grandes barreiras e entraves urbanos. Sendo assim, utilizá-lo como transporte ferroviário urbano seria reforçar essa característica de segregação, até mesmo se fosse utilizado o sistema de VLP ou VLT já que os trens trafegariam em nível em pouquíssimos trechos.

Já o leito da Mogiana é uma situação completamente diferente. Nesse caso, pelo fato de cruzar em nível boa parte do território campineiro, inclusive por áreas centrais e nobres de Campinas, seria interessante a proposta de um parque linear dotado de um transporte de média capacidade, como o VLT ou o VLP.

O impacto do meio de transporte no meio urbano seria positivo pelo fato não se tornar uma barreira intransponível, além de se tornar um grande atrativo para a área.

Em resumo, o que podemos notar é que os espaços ferroviários sofrem com as novas dinâmicas urbanas, perdendo sua identidade e com isso sua legibilidade perante a sociedade. Neste contexto, o poder público se torna um dos agentes que participa, através de ações pontuais, do comprometimento da linearidade e continuidade destes espaços, possibilitando que agentes privados também se aproveitem das estruturas desativadas.

Este comprometimento pode impossibilitar propostas futuras de maior coesão, perdendo a oportunidade de uma real requalificação urbana através dos espaços ferroviários.

PUBLICAÇÕES

BADARÒ, Ricardo de Souza. "Campinas: o Despontar da Modernidade" CMU/UNICAMP. Campinas - SP Fevereiro 1996.

BENFATTI, Denio M. "Espaços Ferroviários: herança e oportunidade" relatório de pesquisa grupo "Requalificação Urbana" - Puc-Campinas. Campinas. 2006

BENFATTI, Denio; SCHICCHI, Maria Cristina (Orgs.) "Urbanismo: Dossiê São Paulo – Rio de Janeiro" PUC-Campinas / PROURB – UFRJ – Campinas/Rio de Janeiro. 2003

BICALHO, Marcos Pimentel. "Trilhos e linhas: história do transporte coletivo em Campinas" – Secretaria Municipal de Transportes Emdec, Campinas. 2004.

BORJA, Jordi; CASTELLS, Manuel. "Local y Global: La Gestión de las Ciudades en la Era de la Información." S.A.Taurus – Santillana. 1997.

BRITO, Jolumá. "Trilhos das ferrovias trouxeram o progresso" pg.30 in: Correio Popular – Campinas, 14 de Julho de 1974.

CAIADO, Maria C. e PIRES, Maria C. "Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros" in: CUNHA, José M. (org.) "Novas Metrôpoles Paulistas: população, vulnerabilidade e segregação. Campinas: Nepo/Unicamp, 2006.

CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. "*Momento de ruptura: as transformações no centro de Campinas na década dos cinquenta.*" Campinas: CMU / Unicamp, 1996.

DITTMAR, Adriana; HARDT, Letícia. "A cidade e seus vazios: um ensaio sobre a vivência e espaços residuais e remanescentes urbanos ferroviários em Curitiba". In: FERRARA, L.; DUARTE, F.; CAETANO, K. (orgs.) "Curitiba, do modelo á modelagem" – Editora Champagnat.

EMPRESA MUNICIPAL DE DESENVOLVIMENTO DE CAMPINAS. "Sistema Estrutural de Transportes de Campinas". Novembro 2003.

MATOS, Odilon Nogueira. "Campinas. De freguesia à metrópole." In: MEDRANO, Lília; GODOY, João. (orgs). "Campinas, visões de sua história." Ed. Átomo, Campinas. 2006.

MEYER, Regina P., GROSTEIN, Marta D., BIDERMAN, Ciro. "São Paulo Metrópole" Edusp – São Paulo. 2004.

MORETTINI, Erika; VILLAR, Antonio. "120 anos de ferrovia paulista" Imprensa Oficial do Estado S.A. IMESP – 1992.

NORA, Pierre. "Entre a Memória e a História: A Problemática dos Lugares" in: Projeto História, São Paulo. CEDUC, nº10, 1993.

PEDROSO, Marialice. "O desenho da ferrovia na rota do café" In: Revista Oculum Ensaios nº02 – PUC-Campinas. 2002

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. "Plano Diretor do Município de Campinas". Campinas, 1995.

PUC-CAMPINAS. "Revista Oculum Ensaios nº02". Campinas – SP Janeiro 2002

QUEIROGA, Eugênio; BENFATTI, Denio. "Entre o Nó e a Rede, Dialéticas Espaciais Contemporâneas: O caso da Metrópole de Campinas Diante da Megalópole do Sudeste."XII Encontro da Associação Nacional de Pesquisa em Planejamento Urbano e Regional. Belém - PA. Maio 2007.

REVISTA HISTÓRIA VIVA, Coleção Caminhos do Trem – Duetto Editorial. 2009

SILVA, Eliana Belo. "O velho Fry e a linha Itaici-Campinas". In: <http://historiadeindaiatuba.blogspot.com/2009/06/o-velho-fry-e-linha-itaici-campinas.html> Junho 2009.

SOLÀ-MORALES, Ignasi de. "Territórios" Editorial Gustavo Gili S/A – Barcelona 1996

SOUZA, Maria Adélia (org.). "A metrópole e o Futuro". Edições Territorial Campinas. 2008.

VALDERRAMA, Berna Valentina; OLIVEIRA, Melissa Ramos. "A Ferrovia e os Processos de Re-estruturação Urbana na Cidade de Campinas/SP" – acervo próprio.

SITES

Associação Brasileira de Preservação ferroviária: www.abpfsp.com.br

Companhia Mogiana: www.cmef.com.br

Estações Ferroviárias: www.estacoesferroviarias.com.br

Jornal Correio Popular: [//cpopular.cosmo.com.br](http://cpopular.cosmo.com.br)

Memória de Campinas: www.portotibirica.blogspot.com

Prefeitura Municipal de Campinas: www.campinas.sp.gov.br

Prefeitura M. de Campinas – Biblioteca Jurídica:
www.campinas.sp.gov.br/bibjuri

Projeto TAV: www.tavbrasil.gov.br

Rede Ferroviária Federal: www.rffsa.gov.br

Revista Ferroviária: www.revistaferroviaria.com.br