

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE CAMPINAS  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E  
URBANISMO**

**Carolina Gabriel de Almeida Barbosa**

**Uma biografia da Avenida Norte-Sul: do pouso a contemporaneidade,  
Campinas (1728-2018)**

Campinas

2020

**Carolina Gabriel de Almeida Barbosa**

**Uma biografia da Avenida Norte-Sul: do pouso a contemporaneidade,  
Campinas (1728-2018)**

Tese apresentada ao programa de Pós-Graduação em  
Arquitetura e Urbanismo da Pontifícia Universidade Católica de  
Campinas, como requisito para obtenção do título de Doutora  
em Arquitetura e Urbanismo.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa

Campinas

2020

Ficha catalográfica elaborada por Fabiana Rizzilli Pires CFB B/6S20  
Sistema de Bibliotecas e Informação - SBI - PUC-Campinas

711.409B161 Barbosa, Carolina Gabriel de Almeida

B238b

Uma biografia de Avenida Norte-Sul : do pouso a contemporaneidade. Campinas (1728-2018) / Carolina Gabriel de Almeida Barbosa. - Campinas: PUC-Campinas, 2020.

201 L:il

Orientador: Luiz Augusto Maia Costa.

Tese (Doutorado em Urbanismo) - Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Campinas, 2020.

Inclui biografia.

1. Planejamento urbano - Campinas (SP). 2. Avenida José de Sousa Campos (Campinas, SP). 3. Arquitetura moderna - Campinas, Região Metropolitana de (SP). I. Costa, Luiz Augusto Maia. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia. Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. III. Título.

CDD - 22. ed. 711.409B161

# CAROLINA GABRIEL DE ALMEIDA BARBOSA

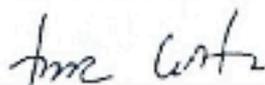
## “UMA BIOGRAFIA DA AVENIDA NORTE-SUL: DO POUSO A CONTEMPORANEIDADE, CAMPINAS (1728-2018)”

Tese apresentada ao Curso de Doutorado em Urbanismo do Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias da Pontifícia Universidade Católica de Campinas como requisito para obtenção do título de Doutora em Urbanismo.

Área de Concentração: Urbanismo.

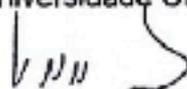
Orientadora: Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa

Tese defendida e aprovada em 29 de junho de 2020 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:



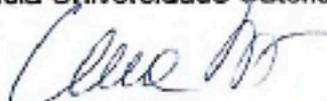
---

**Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa**  
Orientador da Tese e Presidente da Comissão Examinadora  
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



---

**Prof. Dra. Laura Machado de Mello Bueno**  
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



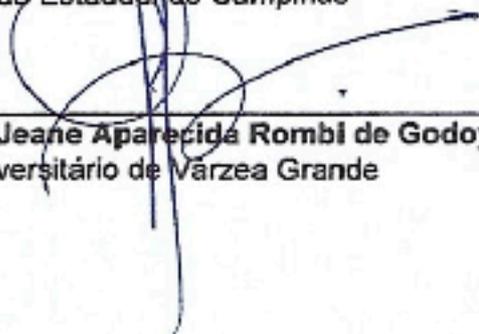
---

**Prof. Dra. Vera Santana Luz**  
Pontifícia Universidade Católica de Campinas



---

**Prof. Dra. Ana Maria Reis de Goes Monteiro**  
Universidade Estadual de Campinas



---

**Prof. Dra. Jeané Aparecida Rombl de Godoy Rosin**  
Centro Universitário de Várzea Grande

Dedico essa tese ao meu irmão Rafael Gabriel

## **Agradecimento**

Esta tese só foi possível ser concluída devido à ajuda constante de meu irmão Rafael Gabriel, é por isso que dedico este trabalho inteiramente a ele, pois sua participação como meu grande apoiador em todo este percurso fez com que meu sonho de ser uma Doutora torna-se possível, assim quando vejo as páginas finalizadas desta tese, sei que parte de meu irmão também está aqui.

Aos meus familiares que foram importantes ao longo desse percurso, a minha mãe, Vanira, e a meu pai, Paulo, e, claro, ao meu querido marido, Fabio.

Outra pessoa essencial nessa jornada é meu companheiro e mestre orientador Professor Dr. Luiz Augusto, que, mesmo sabendo de todas as dificuldades que tive, me apoiou e esteve ao meu lado, sempre me mostrando que seria capaz de superar meus maiores desafios. Mestre, muito obrigada.

Queria agradecer a todo corpo docente da Pós-Graduação e seus funcionários, em especial à Professora Dra. Ivone Salgado, ao Professor Dr. Manoel Leme e ao Professor João Verde, que me ajudou a entrar em contato com os arquitetos para as entrevistas. Também agradeço à secretária da POSURB, Paula, por sua dedicação em me ajudar com toda burocracia necessária, sem perder sua paciência ou desistir de mim.

Não posso deixar de agradecer aos caros arquitetos que cederam seu tempo para fazerem as entrevistas: Laudenir Appoloni, Roberta Homem de Mello e Roberto Leme.

Agradeço aos participantes de minha banca final, Ana Goes Monteiro, Jeane Godoy, Laura Bueno e Vera Luz.

Todos os atendentes da biblioteca da PucCampinas, os atendentes do centro de Memórias da Unicamp, como também ao pessoal da Biblioteca da Câmara Municipal.

Não posso deixar de agradecer aos meus colegas de doutorado e mestrado, com os quais construímos contribuições e laços de amizade durante esse árduo percurso.

Por fim, agradeço à Capes, que, através da bolsa taxa, possibilitou que meu doutorado e minha pesquisa se tornassem uma realidade.

O Presente trabalho foi realizado como o apoio da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior – Brasil (CAPES) – Código de Financiamento 001. “*This study was* financed in part by the Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior –Brasil (CAPES) – *Finance Code* 001.”

“Sucesso não é o final, falhar não é fatal: é a coragem para continuar que conta.”

Winston Churchill

BARBOSA, Carolina Gabriel de A. **Uma biografia da Avenida Norte-Sul: do pouso a contemporaneidade, Campinas (1728-2018)**). Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) 2020, Programa de Pós-Graduação em Arquitetura e Urbanismo. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas-SP.

## Resumo

A presente tese trata de uma análise do papel da Avenida Norte-Sul na Região Metropolitana de Campinas através de uma leitura histórica, observando a Avenida desde sua origem e construindo um estudo de suas transformações ao longo do tempo, para, por fim, analisar o espaço que hoje conhecemos, compreendendo seu papel dentro do território regional. Como parte da metodologia teórica, notamos o comportamento dos agentes sociais para essas mudanças e como cada agente, conforma sua participação para a alteração do espaço urbano, deste modo estudamos os dispositivos utilizados na transformação espacial da Avenida, tais como planejamento, legislação, entre outros.

Ainda observamos como a arquitetura atua como parte integrante da significação da Avenida Norte-Sul, fazendo uma leitura histórica da formação arquitetônica desse espaço com ênfase em uma análise das atuais construções. Observamos o papel da arquitetura como símbolo de significação do espaço urbano.

Deste modo, a argumentação pretende defender a hipótese que o papel da Avenida Norte-Sul é de formação de uma subcentralidade relacionada a 3ª Revolução Industrial, na qual a arquitetura tem um papel marcante na significação desse território.

**Palavras-chave:** Região Metropolitana de Campinas, Avenida Norte-Sul, Arquitetura Contemporânea.

BARBOSA, Carolina Gabriel de A. **A biography of Norte-Sul Road: from landing to contemporaneity, Campinas (1728-2018)**. Thesis (Doctorate in Architecture and Urbanism) 2019, Postgraduate Program in Architecture and Urbanism. Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas-SP.

### **Abstract**

The present thesis reports the analysis of the role of the North-South Avenue in the Metropolitan Region of Campinas, observing the Avenue since its origin and studying its transformations over time, to finally analyze the Avenue as we know today, understanding its role within the regional territory. As part of the theoretical methodology, we notice the behavior of social agents for these changes and how each agent shapes their participation to change the urban space, in this way we study the devices used in the spatial transformation of the Avenue such as planning, legislation and others.

We also observe how architecture acts as an integral part of the meaning of North-South Avenue thus, making a historical reading of the architectural formation of this space with an emphasis on an analysis of current buildings, we observe the role of architecture as a symbol of signification of urban space.

In this way, the argument aims to defend the hypothesis that the role of North-South Avenue is the formation of a subcentrality related to the concept of global city, where architecture has an important role in the meaning of this territory.

**Keywords:** Metropolitan Region of Campinas, Avenida Norte-Sul, contemporary architecture.

## Lista de Ilustrações

Figura 1. Capitania de Santo Amaro, 1631. ....	44
Figura 2. Capitania de São Vicente, 1631. ....	44
Figura 3. Capitania de São Vicente, 1553 - 1597. ....	45
Figura 4. Mapa Estado Político da Capitania de São Paulo, 1766. ....	47
Figura 5. Mapa da Capitania de São Paulo e o Sertão, 1766. ....	50
Figura 6. Divisão Geográfica do Estado de São Paulo. ....	51
Figura 7. Atual imagem de satélite de parte da região de Campinas. ....	53
Figura 8. Mapa da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Mato Grosso de Campinas e localização da estrada dos Goiazes. ....	58
Figura 9. Mapa do núcleo de Campinas 1840. ....	60
Figura 10. Mapa de Campinas de 1878. ....	61
Figura 11. Mapa de Campinas de 1929. ....	71
Figura 12. Mapa de Campinas de 1929. ....	72
Figura 13. Plano de Melhoramento de Campinas de 1934 no mapa de Campinas de 1929. ....	73
Figura 14. Plano de Melhoramentos de Campinas de 1935. ....	74
Figura 15. Mapa do Sistema de parques de Boston, MA. ....	77
Figura 16. Fotografia da Avenida José de Souza Campos no cruzamento com a Rua Novo Horizonte, nas proximidades com a Avenida Orosimbo Maia. ....	81
Figura 17. Mapa de Campinas 1952. ....	83
Figura 18. Fotografia da Avenida Suleste, 1974. ....	85
Figura 19. Fotografia da Avenida Moraes Sales, rotatória de cruzamento com Avenida José de Souza Campos, 1972. ....	86
Figura 20. Fotografia da Avenida Princesa D'Oeste, 1983. ....	87
Figura 21. Mapa de zoneamento de Campinas. ....	88
Figura 22: Mapa de localização da Região Metropolitana de Campinas -SP, 2006. ....	90
Figura 23. Mapa de Região Metropolitana de Campinas e seu crescimento urbano de 1989 a 2000. ....	91
Figura 24. Mapa da Região Metropolitana de Campinas Malha Rodoviária (2006). ....	96
Tabela 1. População e taxa de crescimento médio atual, por vetores de expansão Região Metropolitana de Campinas, 1991-2003. ....	98
Tabela 2. Fluxos Pendulares por motivo de trabalho. Região Metropolitana de Campinas 1980 - 2000. ....	99
Figura 25. Mapa da malha urbana da Cidade de Campinas. ....	102
Figura 26. Plug-in City. ....	114
Figura 27. The Cushicle. ....	115
Figura 27. Teatro del Mondo, Veneza. ....	116
Figura 28. Edifício Guild House. Filadélfia, 1963. ....	117
Figura 29. Piazza d'Italia, Nova Orleans. ....	118

Figura 30. Casa X, Michigan, 1976 .....	119
Figura 31. Staatsgalerie, Stuttgart, 1984.....	119
Figura 32. Rodoviária de Jaú - SP (1973-1979), de Vilanova Artigas .....	121
Figura 33. Centro Administrativo de Salvador (1974-1975). .....	121
Figura 34. Residência Waldo Perseu Pereira, 1967. ....	122
Figura 35. Residência dos Padres Claretianos, Batatais - SP (1982-1984).....	123
Figura 36. Escola Estadual João Figueiredo Barcelos, Timóteo - MG (1983).....	124
Figura 38. Guggenheim de Bilbao (1997) .....	127
Figura 39. Museo do Judaísmo em Berlim (1989-1999). .....	128
Figura 40. Euralille, Lille, França (1994).....	129
Figura 41. Casa de Papel, Kobe, Japão (1997) .....	130
Figura 42. Academia de Ciência e Artes, São Francisco (2008). .....	131
Figura 43. Superkilen, Copenhagen (2011).....	131
Figura 44. Mar Oculto, Onahama, Japão (2001).....	132
Figura 45. Conjunto Habitacional Real Parque, São Paulo.....	133
Figura 46. Hotel, Salvador - BA (2006).....	134
Figura 47. Residência em Tijucopava, Guarujá (1996). .....	135
Figura 48. Ópera de Arame, Curitiba (1992) .....	135
Figura 49. Pinacoteca de São Paulo (restauração 1998).....	136
Figura 50. Campo de flores na Avenida Morais Sales próximo ao Córrego Proença, Campinas (1920).....	139
Figura 51. Ginásio Diocesano Santa Maria (1939) .....	141
Figura 52. Fotografia aérea do Estádio Brinco de Ouro (1960) .....	141
Figura 53. Pavimentação do bairro Nova Campinas (1971). .....	143
Figura 54. Bairro Chácara da Barra, Campinas (década 1970). .....	144
Figura 55. Edifício Jornal Correio Popular (1990) .....	144
Figura 56. Fotografia aérea da Avenida José de Souza Campos, década de 1990. ....	145
Figura 57. Avenida José de Souza Campos durante enchente (1991). .....	146
Figura 58. Mapa da localização dos edifícios contemporâneos da Avenida Norte-Sul.....	159
Figura 59. Mapa de linhas de conexão com o eixo Norte-Sul de Campinas.....	165
Figura 60. Mapa do tipo de vias .....	168
Figura 61. Fotografias da Avenida Norte-Sul .....	169
Figura 62. Mapa de ciclovia e parada de ônibus da Avenida Norte-Sul.....	170
Figura 63. Fotografia Viaduto São Paulo .....	173
Figura 64. Fotografia da Avenida Julio Prestes.....	173
Figura 65. Mapa de imagem da Avenida Norte-Sul.....	174
Figura 66. Mapa de Ocupação do Solo.....	176
Figura 67. Mapa de Atividades .....	178
Figura 68. Fotografias do Comércio da Avenida Norte-Sul. ....	179

## Lista de Tabelas

Tabela 1. População e taxa de crescimento médio atual, por vetores de expansão Região Metropolitana de Campinas, 1991-2003. ....	98
Tabela 2. Fluxos Pendulares por motivo de trabalho. Região Metropolitana de Campinas 1980 - 2000. ....	99

## Sumário

Introdução.....	13
1. Considerações teóricas e metodológicas.....	17
1.1 Introdução.....	17
1.2 Metodologia de processo mental.....	19
1.2.1. O que é Fenomenologia.....	19
1.2.2 A Fenomenologia como processo mental na Arquitetura e no Urbanismo .....	21
1.3 Metodologia de Procedimento Empírico.....	24
1.3.1 A produção social do espaço urbano e sua relação com o mercado imobiliário e a economia das cidades globais contemporâneas.....	24
1.3.2 Nova História.....	28
1.3.2.1 A Nova História e o Urbanismo .....	30
1.3.2.2 A Nova História na Compreensão da Cidade de Campinas e a Avenida Norte-Sul .....	31
1.3.2.3 Como a Nova História contribuiu para as fontes utilizadas nesta tese .....	32
1.3.3 Análise da Avenida Norte-Sul.....	33
1.4 Considerações Finais .....	39
2. A História de uma Avenida.....	42
2.1 Introdução.....	42
2.2 Sistematização da possível formação do território paulista: as redes urbanas através dos caminhos e a política de povoação. ....	43
2.3 O Caminho dos Goiazes e a fundação da Freguesia de Nossa Senhora do Mato Grosso de Campinas .....	48
2.4 Análise de algumas Intervenções Sanitárias em Campinas e o Córrego Proença.....	64
2.5 O projeto e a construção da Avenida Norte-Sul de Campinas .....	68
2.6. Alguns aspectos sobre a Metropolização de Campinas.....	90
2.7 Recorte da área de estudo: Eixo Norte-Sul de Campinas.....	101
2.8 Notas Finais.....	103
3. Arquitetura Contemporânea na Avenida Norte-Sul .....	106
3.1 Introdução.....	106
3.2. Um panorama da Arquitetura Contemporânea no Brasil e no Mundo.....	107
3.2.1 A formação do pós-modernismo .....	107
3.2.2 Alguns exemplos de obras pós-modernistas internacional e brasileiro.....	110
3.2.3 O desenvolvimento da arquitetura contemporânea no século XXI internacional e brasileiro. ....	126
3.2.4 A questão urbana na contemporaneidade e sua relação com a arquitetura....	137
3.3. Algumas observações sobre Desenvolvimento da Arquitetura da Avenida Norte-Sul	138
3.4. Notas Finais.....	159
4. Avenida Norte-Sul e sua relação metropolitana .....	163

4.1 Introdução.....	163
4.2 Análise da Avenida Norte-Sul.....	164
4.2.1 Análise morfológica da Avenida e Eixo Norte-Sul .....	164
4.2.2 Uma análise da imagem urbana da Avenida e Eixo Norte-Sul .....	171
4.3 Notas Finais.....	180
Conclusão.....	183
Bibliografia.....	187
Anexo 1 .....	192
Entrevista 1.....	193
Entrevista 2.....	196
Entrevista 3.....	198
Anexo 2 .....	200

## INTRODUÇÃO

A presente tese trata do papel desempenhado pela Via Norte-Sul na região Metropolitana de Campinas, observando a finalidade deste espaço no território metropolitano desde seu contexto físico, como também no seu contexto simbólico. Assim, a tese defende que o objeto de pesquisa, a Via Norte-Sul, vem passando por transformações intensas nas últimas décadas com a intenção de se consolidar como um espaço de centralidade no seu território, em consonância com as mudanças socioeconômicas da virada do século XXI. Apesar de observar um tema extremamente contemporâneo, em seu contexto simbólico, a Via Norte-Sul se conforma como um espaço de memória relacionado como os primórdios da cidade de Campinas, possuindo uma ligação com sua história desde a origem.

Portanto, a hipótese desta tese é que as transformações da Via Norte-Sul, ao longo dos anos, possibilitaram que no seu período mais recente houvesse a constituição de um processo de consolidação de uma centralidade urbana na avenida relacionada às mudanças econômicas da 3ª Revolução Industrial e da formação das cidades globais. Logo, seu espaço vem passando por transformações intensas acomodando uma nova imagem através de uma recente produção arquitetônica que ocorre ao longo da Avenida<sup>1</sup> atualmente.

A intenção dessa tese não está em esgotar toda a temática da história de Campinas, ou mesmo da Avenida Norte-Sul, mas em criar uma teia estrutural embasada na história para compreender o papel da Avenida Norte-Sul na região metropolitana de Campinas.

Por isso, utilizamos, como aqui chamaremos, o processo metodológico mental do pensamento filosófico da fenomenologia (que veremos como maior detalhe no capítulo 1 dessa tese). É importante notar que a fenomenologia vem a formar um processo conceitual metodológico da tese, mas que ainda teremos as metodologias que formaram um processo empírico.

Assim, observamos o papel do planejamento e da arquitetura contemporânea na formação do espaço urbano das atuais metrópoles, em consonância com a globalização e mundialização dos processos econômicos da formação do espaço (SASSEN, 2001), que atuam de modo a dispersar e descentralizar as funções

---

<sup>1</sup> Sempre que utilizarmos a palavra “avenida”, com letra maiúscula, estaremos nos referindo à Avenida Norte-Sul, objeto desta pesquisa.

urbanas, proporcionando a criação de “novos centros” dentro dos espaços metropolitanos. Apoiado a esta estrutura está um mercado imobiliário, que se utiliza de uma arquitetura exuberante para dar sentido a estas centralidades direcionado ao mercado financeiro global.

Logo, o objetivo principal desta tese é fazer a análise do papel da Via Norte-Sul em um contexto regional, a fim de confirmar a hipótese de sua centralidade. Assim, os objetivos específicos são: observar através da história como se formou a centralidade da Avenida e seu papel simbólico; como também o papel do planejamento urbano da cidade para a formação da Avenida e sua constituição como centralidade metropolitana; e observar como os elementos arquitetônicos contemporâneos contribuem para constituição deste simbolismo de centralidade adquirido pela a Via Norte-Sul relacionado a um papel econômico territorial.

Para defendermos a hipótese, a tese está organizada em quatro capítulos, que trataram desde a metodologia, a delimitação do objeto de estudo, narrativa argumentativa sobre o objeto para enfim culminar na conclusão, no qual saberemos através dos dados descritos nos capítulos se houve ou não uma confirmação da hipótese.

O capítulo 1 vai tratar justamente da metodologia, sendo dividida em processo mental e processo empírico. O papel da metodologia em seu processo mental é desenhar o arcabouço teórico dessa tese, que no caso está baseada no pensamento filosófico da fenomenologia. Desse modo, nosso objeto de pesquisa será estudado como um fenômeno e todas as suas implicações filosóficas. De mesma maneira a fenomenologia é a base do processo empírico.

A metodologia de procedimento empírico está baseada nos conceitos sociais de produção do espaço urbano e de mesmo modo, o uso da história social para construção histórica do objeto. A leitura do objeto como fenômeno tem como síntese fundamental do problema autores com Kevin Lynch, Robert Venturi, David Harvey, Sakia Sassen, entre outros.

A partir do capítulo 2, já se inicia a delimitação e construção do objeto de pesquisa, elaborado através da coleta de dados e da estruturação argumentativa da tese. Portanto, o capítulo 2 nos apresenta uma narrativa histórica que não esgota todo o seu potencial, mas observa uma estrutura em favor da construção evolutiva da cidade de Campinas e da Região Metropolitana de Campinas (RMC) relacionada

à formação da Via Norte-Sul, observando que estes três elementos estão correlacionados em sua construção histórica.

Assim, o capítulo 3 irá observar a formação arquitetônica da Avenida Norte-Sul, tendo como maior foco compreender a arquitetura atual da cidade. Logo, torna-se necessário entender a arquitetura contemporânea, assim sendo, a primeira parte do capítulo é a formação da estrutura histórica da arquitetura contemporânea nacional e internacional sendo analisada de forma sucinta como parte da teia estrutural necessária para situar o papel da arquitetura nessa tese. Compreendido o tema teórico e os principais elementos dessa arquitetura, a segunda parte do capítulo 3 contém uma narrativa observando algumas das formações morfológicas e arquitetônicas da Avenida Norte-Sul ocorrida ao longo do tempo, culminando na análise dos edifícios atuais orientados por dados recolhidos em entrevista com os arquitetos projetistas dos edifícios selecionados <sup>2</sup> e visita de campo, no qual nosso papel não será de fazer uma crítica à arquitetura, mas compreender como tais arquitetos observam seu processo arquitetônico e a relação com o espaço urbano.

O capítulo 4 irá aprofundar os estudos da Via Norte-Sul. Sendo claro como ocorreu a construção da via, podemos analisá-la em dois recortes e de duas formas. No recorte mais extenso, analisamos o eixo Norte-Sul e, em uma visão mais aproximada, a Avenida Norte-Sul. Ambas serão vistas tanto em uma análise morfológica, quanto em uma análise de sua imagem, completando a compressão deste espaço. Ao fim do capítulo 4, teremos coletado todos os dados e argumentos necessários para responder a hipótese formulada nessa tese.

---

<sup>2</sup> A transcrição das entrevistas se encontram no anexo 1.

## Capítulo 1

### CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS E METODOLÓGICAS

# 1. CONSIDERAÇÕES TEÓRICAS E METODOLÓGICAS

## 1.1 INTRODUÇÃO

Este capítulo apresenta as metodologias utilizadas nesta tese, que têm como objetivo fazer a leitura do papel do eixo Norte-Sul de Campinas em relação à sua Região Metropolitana. Logo, observaremos o significado deste espaço urbano, não apenas com a análise física, mas também no seu sentido fenomenológico, compreendendo o símbolo que este espaço representa. Segundo o psicanalista Jung (1996), a construção de um símbolo está relacionado à imposição de significado que vai além de uma explicação ou descrição; o símbolo é o resultado do significado construído em nosso inconsciente. Assim, para que tal análise seja feita da Avenida em questão, é necessário buscar uma metodologia que permita uma leitura que transcende o espaço físico, alcançando um estudo da construção mental do significado deste espaço.

Portanto, primeiramente, temos que observar que a formação do espaço urbano é muito mais do que uma imposição política, ou o resultado de um investimento econômico. A formação do espaço urbano é resultante de uma produção social, em que os diversos agentes sociais se envolvem para a construção do espaço, visto que grande parte da formação espacial urbana se relaciona a este conceito de significação mental. Assim, o conjunto das atuações dos diversos agentes proporcionam a formação espacial, ou seja, através da política, da economia e da cultura.

No Livro “A Produção Social do Espaço Urbano”, Gottdiener (1993) já destacava que o processo de crescimento urbano está fortemente atrelado a uma construção sociopsicológica do espaço urbano, de modo que os padrões de desenvolvimento urbano têm implicações sociais, políticas e econômicas, em que as expansões metropolitanas se formam de modo a acomodar hierarquias sociais. Logo, considera que o desenvolvimento urbano não se relaciona a uma centralidade, mas a uma força social, formada pelo processo global de acúmulo de capital. Assim, a tecnologia constitui um fator importante para a construção psíquica de hierarquias dos espaços urbanos, facilitando as constantes mudanças desse espaço.

Percebemos que a construção espacial está fortemente atrelada por uma consciência social, desenvolvida sob ótica capitalista de valorização da terra,

mediada pelo poder político na tentativa de equacionar conflitos. Deste modo, o mercado imobiliário se aproveita da condição socioespacial constituída para a geração de capital. Por isso, neste capítulo, também observaremos como parte da compreensão da metodologia como funciona a atuação do mercado imobiliário.

A metodologia está composta por duas abordagens: o procedimento mental, que está fundamentado no pensamento filosófico da fenomenologia com a intensão de compreender mais a fundo a simbologia espacial construída mentalmente da compressão do objeto estudado; e o procedimento empírico que está relacionado à análise física do objeto a ser estudado. Assim, examinaremos o objeto dessa pesquisa como um fenômeno, para tanto, iremos intencionalmente buscar as diversas manifestações desse fenômeno. Por isso, cada manifestação encontrará seu procedimento empírico adequado.

No processo mental, compreenderemos que com a corrente filosófica da fenomenologia podemos aplicá-la para gerar conhecimento sobre um fenômeno ainda não analisado. Nesse caso, iremos trabalhar a leitura do papel da Avenida Norte-Sul em relação à Região Metropolitana de Campinas, utilizando as estruturas fenomenológicas vistas neste texto. Observaremos as diversas facetas da cidade: estando essas evidentes na sua presença, ou nas suas ausências com significados implícitos no seu espaço e tempo; nos seus momentos como a construção histórica, ou no seus pedaços que formam a cidade, tais como edifícios, ruas, bairros, até a sua totalidade como cidade; como também analisar o fenômeno das diversas manifestações de sua identidade.

Ao longo da tese, também utilizamos a metodologia da História, em específico a História Social ou Nova História, para tecer uma narrativa sobre a construção no tempo da formação de Campinas e da Avenida Norte-Sul.

Na análise física do objeto, buscamos diversos dados para construir esse objeto tal como o aprendemos. Logo, construímos uma metodologia empírica de apreensão e análise do nosso objeto, em seu todo, a Região Metropolitana de Campinas, mas também em suas partes. Assim, cada parte desta tese contém uma metodologia adequada a sua forma de manifestação, devido às dimensões de seu território e característica do espaço.

Portanto, o texto a seguir tem como propósito levantar o fundamento das metodologias utilizadas e descrever como cada uma delas se encaixa na construção

da presente pesquisa. O objeto da pesquisa foi dividido em partes: Região Metropolitana de Campinas, Cidade de Campinas e Avenida Norte-Sul.

## **1.2 METODOLOGIA DE PROCESSO MENTAL**

### **1.2.1. O que é Fenomenologia**

Parece-nos simples falar que a fenomenologia é o estudo ou a ciência do fenômeno. Sendo o fenômeno tudo que aparece, logo a fenomenologia seria uma ciência ilimitada, na descrição da aparência ou aparição do objeto (SOKOLOWSKI, 2004). Porém, não é assim tão simples. A fenomenologia é um pensamento filosófico contemporâneo, um tanto complexo, baseado na teoria do conhecimento. Então voltemos à raiz da palavra “fenomenologia”: “fenômeno” é uma palavra de origem grega que significa “aquilo que se mostra”, e “logia”, também do grego, significa “pensamento”, ou seja, a capacidade de refletir. Portanto, fenomenologia é a reflexão sobre o fenômeno, aquilo que se mostra (ALES BELLO, 2006).

A fenomenologia surge no final no século XIX, com Franz Brentano, tendo suas ideias desenvolvidas por Edmund Husserl (1859-1938). Husserl formulou a principal linha de abordagem dessa corrente filosófica, abrindo caminho para outros filósofos, sendo os principais Heidegger, Sartre e Merleau-Ponty (ARANHA e MARTINS, 1993).

A corrente da fenomenologia surge como crítica ao fundamento do racionalismo e positivismo, que surgiram sobre o contexto da Revolução Industrial no século XVIII, quando a ciência e a técnica passaram a ser aliadas na construção de um novo modo de produção e de organização da econômica. O principal precursor do positivismo foi August Comte. Ele nega a metafísica como conhecimento, colocando racionalidade como o principal elemento para a construção do conhecimento. Logo, o positivismo busca assimilar o objeto, considerando-o algo fora do sujeito (quem observa), portanto independente e algo em si próprio, assim sendo possível compreendê-lo como um todo (FONSECA, 2009).

A crítica desempenhada pela fenomenologia ao positivismo está justamente nessa separação entre sujeito e objeto, assim, na corrente fenomenológica, não se observa uma consciência separada do mundo. Pelo contrário, a consciência está em conexão com o mundo, pois toda consciência “tende” ao mundo. Portanto, o objeto

não é algo independente da consciência do sujeito, mas algo que se apresenta a essa consciência, sendo um fenômeno. “A fenomenologia é o estudo da experiência humana e dos modos como as coisas se apresentam elas mesmas para nós em e por meio dessa experiência” (SOKOLOWSKI, 2004, p.10).

Assim, as coisas se apresentam a nós, seres humanos, e buscamos um significado àquilo que se apresenta, então, a “coisa” ou “objeto”, sendo esse material ou abstrato, se mostra a nós, e nós buscamos um significado para aquilo que se mostra. O objeto em questão é o fenômeno, mas para compreendermos esse fenômeno, utilizamo-nos de metodologias para apreender e conceber o conhecimento, nesse caso, estamos observando o método da fenomenologia (ALES BELLO, 2006).

Husserl vai construir essa metodologia, como vimos antes, em oposição ao racionalismo e o positivismo. Para tal, Husserl nos fala que o mais importante do fenômeno não é o fenômeno em si, ou o seu fato, como era visto pelos positivistas, mas o sentido desse fenômeno. A busca de sentido é algo complexo, sendo alguns objetos ou fenômenos facilmente identificáveis, imediato, enquanto outros de forma mais difícil. Este sentido é chamado de “essência” do objeto (ALES BELLO, 2006).

A questão que Husserl tenta responder é: como compreender o sentido de um objeto? É daí que surge o termo “intencionalidade”. A intencionalidade é o ato de consciência que realizamos, intencionalmente, para algo, portanto, a relação de consciência que temos com um objeto. A doutrina da intencionalidade é cada ato de consciência sempre direcionado a algum objeto (SOKOLOWSKI, 2004).

Para melhor entendermos a intencionalidade, é necessário observar que na fenomenologia a consciência é consciência “de” algo, pois, em outras correntes filosóficas, a consciência é compreendida de modo diferente. A exemplo da consciência Cartesiana, na qual a consciência desenvolve-se dentro de si mesma, assim o objeto é apreendido e fica dentro da consciência (ARANHA e MARTINS, 1993).

O autor Sokolowski (2004) vai nos explicar que existem três estruturas fundamentais na filosofia da fenomenologia para a apreensão do conhecimento. Uma das estruturas é de partes e todo, em que o objeto na sua totalidade pode ser dividido por parte, devido a sua complexidade de apreensão, assim essas partes podem ser pedaços ou momentos do objeto. Desse modo, o pedaço seria uma parte

que pode ser vista de maneira independente do todo, mesmo que componha uma parte desse, ele também se torna um objeto em si. Já o momento, esse não se dissocia do todo, ele poder ser analisado como uma parte, porém depende do restante do objeto para ser compreendido. A análise filosófica de um objeto consiste em alcançar todos os momentos que vão formar o todo. Por isso, é necessário analisar com clareza a diferença entre pedaço e momento, já que o momento não pode ser separado do todo.

A estrutura de identidade e multiplicidade, sendo o “sentido” do objeto a sua identidade que está por trás de todas suas expressões, Sokolowski (2004) nos explica que essa identidade do objeto pode ser expressa por uma multiplicidade de modos. Contudo, a identidade não é dada por suas múltiplas manifestações, mas apresentada por meio delas. Portanto, a multiplicidade são as manifestações diversas de uma identidade, tendo seus meios adequados de ser apresentados referente à identidade desse objeto.

Sendo a terceira estrutura de presença e ausência, esse tema é introduzido na filosofia pela primeira vez por Husserl, não havendo ninguém antes colocado de modo explícito. Sokolowski (2004) coloca a presença e a ausência como correlatos da “Intenção cheia e vazia”: uma intenção vazia é a intenção que se tem de algo ausente, ou algo não presente a que se intenciona. A intenção cheia é a presença física, ou seja, diante de quem intenciona.

Visto isso, notamos que as três estruturas da fenomenologia estão inter-relacionadas, não podem ser reduzidas uma a outra, desse modo, a fenomenologia evita o reducionismo do conhecimento do objeto. Logo, o estudo de um objeto através da fenomenologia é a intencionalidade sobre o objeto e a reflexão sobre essa intencionalidade, assim fazemos uma análise filosófica; observamos e descrevemos toda a intencionalidade em relação a esse fenômeno, como também a crença no mundo ao qual pertencemos, ou seja, o contexto em que nos encontramos, não podendo separá-lo de nossa consciência (SOKOLOWSKI, 2004).

### **1.2.2 A Fenomenologia como processo mental na Arquitetura e no Urbanismo**

Utilizaremos a fenomenologia como um processo mental para ser aplicada no desenvolvimento desta tese de doutorado em Urbanismo e Arquitetura, no qual o objetivo geral é a análise do papel do eixo Norte-Sul na estrutura urbana da Região Metropolitana de Campinas. A principal função da metodologia será a leitura direta

desse objeto, no caso o eixo Norte-Sul em relação à Região Metropolitana de Campinas, e compreender a forma como esse fenômeno se apresenta a nós. Segundo Merlau-Ponty<sup>3</sup>, “[a fenomenologia consiste na] descrição direta de nossas experiências, tal como ela é” (*apud* SANTANA e SILVA, 2013), ou seja, a fenomenologia é um instrumento que possibilita que intencionalmente busquemos o objeto, tal como ele se apresenta a nós, inserido no mundo, de forma que nossa consciência desse objeto nos permita compreendê-lo.

Assim, a visão de um indivíduo sobre determinado objeto, quando intencionado em apreender sua essência, torna-se um senso comum (SOLOKOWSKI, 2004). Buscamos realizar uma leitura do espaço da Região Metropolitana de Campinas e capturar a essência do papel do eixo Norte-Sul nesse contexto. Logo, o significado desse espaço, descrito na tese, servirá como a descrição do significado desse espaço como um senso comum a todos que venham a conhecê-lo.

Para compreendermos o todo deste objeto/fenômeno, também estaremos fazendo a análise de uma parte da Avenida Norte-Sul, que é sua arquitetura, desse mesmo modo, iremos aprender os edifícios e compreender como essa arquitetura agrega significado ao papel do espaço da Avenida Norte-Sul na região de Campinas.

A metodologia usada para a construção do significado do nosso objeto de estudo será feita através das três estruturas fenomenológicas apresentadas por Sokolowski (2004). Na parte do todo, observaremos o objeto através do momento e do pedaço, de modo a que tal fragmentação de análise resulte na construção de uma visão geral deste objeto, sendo essa a Região Metropolitana de Campinas. Quando tentamos tratar do papel da Avenida Norte-Sul, estamos separando o todo em pedaços: a cidade de Campinas e Avenida Norte-Sul, assim como o entorno da Avenida e os elementos que configuram essa Avenida, tais como os edifícios, que conformam significados pertinentes para esse espaço. Cada uma dessas partes pode ser compreendida independente do todo, como também a soma desses pedaços forma uma análise detalhada do todo, com isso, conseguimos alcançar o objetivo e compreender o papel de uma parte (a Avenida) dentro do todo (a região metropolitana).

Por outro lado, também podemos compreender nosso objeto em momentos. Nesse caso, estaremos nos apropriando do conceito de memória para compreender

---

<sup>3</sup> MERLAU-PONTY, M. Fenomenologia da percepção. Rio de Janeiro: Freitas Bastos, 1971, p. 5.

o significado desse espaço. Nossa aliada para a construção dos momentos, tanto da Avenida quanto de Campinas, será a construção histórica desse espaço. Esse processo histórico da formação da Avenida Norte-Sul e da cidade de Campinas, como a construção de vários momentos, é indissociável, não podendo ser independente de nosso objeto, portanto, não podendo ser estudado como um objeto em si.

Na estrutura de identidade e multiplicidade, que está relacionada com o estudo de sua parte e todo, a avenida e a cidade podem-se apresentar a nós de diversas maneiras, quando a separamos em momentos, estamos utilizando a construção histórica desses espaços para compreendê-lo, por consequência, os momentos são uma das manifestações da identidade da avenida ou da cidade de Campinas. Outra manifestação do objeto é a leitura direta deste espaço, quando vamos em visita de campo, através de procedimentos metodológicos, "experimentamos" esse espaço, e diante disso também construímos a sua identidade através de outra manifestação do mesmo fenômeno. Ainda, quando fazemos um estudo das edificações da Avenida Norte-Sul e seu significado, também construímos a identidade do espaço da avenida, que se encontra manifestada nos elementos que a compõem. Essa multiplicidade de manifestações conforma a identidade do espaço que estamos estudando.

A estrutura de ausência e presença é o que direciona ao processo empírico dessa tese. A "intencionalidade cheia", como posto por Sokolowski (2004), é daquilo que está presente, e é feita através da visita de campo, análise de mapas, fotografias e edifícios presentes nesse espaço, o que podemos presenciar e experimentar, dele vai resultar uma leitura significativa desse espaço, que também deve ser analisado. As ferramentas metodológicas empíricas usadas para a tese serão também baseadas na fenomenologia. Usaremos o método de leitura da cidade usado por Kevin Lynch (2011), no qual se descreve a cidade como ela é através de um senso comum, desvendando a questão urbana do significado do espaço, tendo como principal material a visita em campo, mas também recursos de fotografias e mapas. Kevin Lynch (2011) vai além, ele também se utiliza de voluntários em campo, para levantar questões sobre a cidade, contudo antes ele pede para que os voluntários descrevam por memória o espaço urbano a ser estudado, daí inicia-se a questão da ausência em sua metodologia.

A ausência, que também é parte das diversas manifestações do objeto, como exemplo, a metodologia de estudo da cidade de Kevin Lynch (2011), que utiliza a memória para descrever pontos principais e percursos da cidade. No nosso caso, ainda utilizaremos a construção histórica da cidade de Campinas e da Avenida Norte-Sul, logo a busca por esse conhecimento está na "intencionalidade vazia", ou seja, aquilo que não é presente (SOKOLOWSKI, 2004), já que não posso presenciá-la, e tampouco alguns desses momentos não foram por nós vividos. Como também, quando tentamos compreender algo como significado, por exemplo, na manifestação da arquitetura, essa também é uma intencionalidade vazia do fenômeno.

No processo empírico que faz uso da história, apropriamo-nos da Nova História, na qual buscamos novas fontes e uma leitura interdisciplinar da história, dessa forma fazemos parceria com a economia, tecnologia, geografia, entre outros. Passando a observar a história além dos fatos, ou seja, apoiados pela crítica da fenomenologia ao positivismo, e tal como na fenomenologia, vamos buscar o sentido dessa história fundado nas atividades humanas e culturais (BURKE, 2011).

No texto que segue, observaremos mais de perto os processos empíricos, apresentando a origem do pensamento dessas metodologias, inseridas no seu estado da arte e desenvolvida para o uso na presente tese de doutorado.

## **1.3 METODOLOGIA DE PROCEDIMENTO EMPÍRICO**

### **1.3.1 A produção social do espaço urbano e sua relação com o mercado imobiliário e a economia das cidades globais contemporâneas**

No livro "A Produção Social do Espaço Urbano", Gottdiener (1993) já destaca que o processo de crescimento urbano está fortemente atrelado a uma construção sociopsicológica do espaço urbano, em que os padrões de desenvolvimento urbano têm implicações sociais, políticas e econômicas, de modo que as expansões metropolitanas se formam para acomodar hierarquias sociais. Logo, considera que o desenvolvimento urbano não se relaciona a uma centralidade, mas a uma força social, formada pelo processo global de acúmulo de capital. Assim, a tecnologia constitui um fator importante para a construção psíquica de hierarquias dos espaços urbanos, facilitando as constantes mudanças desse espaço.

Logo, percebemos que a construção espacial está atrelada por uma consciência social, desenvolvida sobre ótica capitalista de valorização da terra,

mediada pelo poder político na tentativa de equacionar conflitos. Deste modo, o mercado imobiliário se aproveita da condição socioespacial constituída para a geração de capital.

O que vemos no final do século XX e início do século XXI é uma série de mudanças aceleradas da estrutura urbana, não apenas no contexto mundial, mas também no contexto brasileiro. Tais mudanças constantes proporcionam a perda de referência e identidade dos lugares. Logo, existe uma necessidade de buscar um contexto social do significado dessas mudanças, que acabam sendo orientadas pela economia. Dessa forma, podemos observar a prevalência do mercado imobiliário na construção urbana contemporânea.

Segundo Sassen (2001), no início da década de 1980, a dispersão das atividades econômicas e a integração da organização da economia global, possibilitada pela evolução acelerada da tecnologia, as cidades passaram por uma ressignificação, na qual atuam na concentração do comando da economia, na localização chave de empresas especializadas em finanças, na produção de inteligência, inovação e mercado de consumo.

Portanto, o elemento chave da globalização e da economia se concentra no território, a localização tem um papel estratégico, sendo selecionados os melhores territórios como instrumento de poder, resultando em uma fragmentação socioespacial (SANTOS, 2011).

Segundo Harvey (2009), a influência no mercado financeiro na construção urbana está na questão que ele chama de "o problema do capital excedente", o qual está baseado na política do capitalismo, este busca investimentos lucrativos por absorção do capital excedente, ou seja, buscar mercado com poder suficiente de comprar, expansão do comércio exterior, promoção de novos produtos ou instrumentos de crédito.

A urbanização é um dos caminhos para resolver o problema do capital excedente. Por exemplo, se considerarmos a crise francesa de 1848, cujo resultado foi a revolução dos trabalhadores desempregados em busca de um governo socialista, que foi revidado violentamente pela burguesia, tendo a ascensão de Napoleão Bonaparte ao poder. Napoleão propôs investimentos em infraestrutura, dentre esses, as obras públicas na cidade de Paris em 1853 do Barão de Haussmann (HARVEY, 2009).

Outro exemplo desse tipo de investimento urbano foi em 1942, nos EUA, primeiramente com o emprego temporário de capital excedente na mobilização de esforços para a guerra. Mas, com o fim da guerra, esse excedente foi transferido para a reforma urbana na região metropolitana de Nova Iorque (HARVEY, 2009).

Atualmente, o exercício do mercado internacional está nas empresas financeiras apostando no mercado imobiliário. Para os Estados Unidos, o mercado imobiliário foi um mecanismo estabilizador importante da economia desde os anos 2000. A China também se apropriou do mercado imobiliário para a mobilização de capital nos últimos 20 anos, com apenas uma breve recessão em 1997. Desde 2000, o mercado chinês absorveu quase metade de todo suprimento de cimento do mundo (HARVEY, 2009).

No Brasil, o mercado imobiliário toma força a partir de duas questões principais: a crise do fordismo e a crítica ao racionalismo do urbanismo moderno. Resultando no multiculturalismo urbano, na fragmentação étnico-cultural e na retomada do neoliberalismo como condutor econômico. Nessas conjunturas, a crise do urbanismo moderno possibilitou a flexibilização do mercado urbano, que, somado a lógicas do Estado neoliberal não intervencionista, permitiu que o poder de decisão se concentrasse na mão do capital (ABRAMO, 2007).

Assim, vemos tanto no Brasil quanto na América Latina a formação de padrões de organizações espaciais urbanas muito parecidas. Esta forma de organização espacial desenvolvida através da atuação do mercado imobiliário cria uma dualidade na estrutura urbana. Por um lado, vemos a cidade formal controlada pelo poder do capital e do mercado imobiliário, e por outro, uma cidade de pessoas segregadas do mercado que se forma pela necessidade de ações coletivas e individuais na busca de suprir uma demanda por moradia, constituindo uma cidade ilegal (ABRAMO, 2007).

Deste modo, vemos a cidade se formando com duas características opostas: a cidade compacta estilo mediterrâneo e a cidade difusa anglo-saxão, ocorrendo tanto no mercado formal quanto informal. No caso do mercado informal, vemos sua intensificação no final do século XX, relacionado ao crescimento urbano das décadas de 1950 e 1960, quando as terras eram ocupadas por populações pobres promovendo "construção popular". Isto ocorre porque o mercado formal cria dificuldades através de requisitos normativos, produzindo uma barreira para a

provisão de moradias populares, ou seja, que atenderia à população rendimento abaixo de três salários mínimos (ABRAMO, 2007).

No caso do mercado formal, esse atua de modo a romper com algumas características do mercado imobiliário, como: a imobilidade territorial do bem, o alto valor individual do bem e o seu longo período de depreciação. Assim, o mercado se divide em segmentação por capacidade de compra, logo, são analisados fatores como: taxas, renda *per capita* e grau de confiança do consumidor para definir a faixa de renda que se deve atuar o investimento, diminuindo os riscos de atuação no mercado imobiliário. O resultado dessa segmentação de poder de compra é uma homogeneização social do espaço urbano (ABRAMO, 2007).

Portanto, o resultado do que observamos hoje como padrão das cidades brasileiras é de uma estrutura urbana segmentada e hierarquizada, configurando uma segregação socioespacial. Abramo (2007) nomeia essa característica da estrutura urbana como “convenção urbana”, quando observamos a aproximação dos iguais e distanciamento dos desiguais.

Assim, o mercado se apodera dessa questão para renovação de seu produto imobiliário, quebrando a barreira do longo tempo de depreciação física dos imóveis aproveitando-se dessa “convenção urbana”, promovendo uma continuidade de renovação de produtos, criando uma depreciação fictícia. Para que seja necessário esse desdobramento, o mercado se direciona para o público mais abastado, promovendo a produção de produtos diferenciados no mercado. Para isso, é preciso um deslocamento espacial, levando uma classe social na busca destes novos produtos em uma nova área da cidade. Este processo reconfigura todo o espaço, promovendo uma cidade difusa (ABRAMO, 2007).

De mesmo modo a economia global se configura, as tecnologias de informação e comunicação possibilitaram uma condição de dispersão espacial das atividades econômicas e financeiras, porém criaram a necessidade da expansão do controle de centralidade e gerenciamento. Assim, as cidades globais se tornam pontos nodais na coordenação de processos econômicos globais, na produção de serviços especializados, nas formas para sustentar uma cadeia de atividades econômicas dispersas (SASSEN, 2001).

A exemplo das mudanças proporcionadas pelo mercado imobiliário, temos as formações das “cidades privadas” (*ciudades privadas*) da Grande Buenos Aires, que

são um conjunto de bairros fechados atrelados a uma área de comércios e serviços de livre acesso. A formação destes grandes enclaves fortificados criam um espraiamento urbano, que, no caso da Região Metropolitana de Buenos Aires, se configura como maior parte de seu território. Ainda são espaços que criam competições diretas com os centros das cidades que estão alocadas, devido à melhor qualidade de infraestrutura que o próprio centro urbano. O resultado são ilhas que gravitam em torno do núcleo da cidade de Buenos Aires (VIDAL-KOPPMANN, 2012).

Analisando o ocorrido em Buenos Aires, notamos que este processo do mercado imobiliário na criação de produtos inovadores, que atraem um parcela abastada da população para estes espaços, constitui uma segregação espacial e uma dispersão urbana intensa. Segundo Vidal-Koppmann (2012), também podemos observar essa forma de atuação em outras cidades latino-americanas como São Paulo, Rio de Janeiro, Cidade do México, Montevideú, entre outras.

O que observamos, seguido dessa movimentação causada pela depreciação fictícia, foi uma nova movimentação com a reconfiguração das áreas anteriormente abandonadas. Tais áreas são ocupadas por uma classe financeira inferior, que, através do mercado imobiliário, possui habitações mais adensadas, ou seja, com menores metros quadrados, assim compactando esta área da cidade (ABRAMO, 2007).

Dessa maneira, concluímos que o mercado formal age de forma a modificar e reconfigurar espaço urbano, dispersando e compactando a cidade, criando um ciclo que autoalimenta a estratégia do capital. O que vemos é um distanciamento dos interesses sociais, que busca alternativas através do mercado imobiliário informal. Logo, ambas as atuações estão relacionadas ao neoliberalismo, que desequilibram os elementos sociais, onde, dentro dessa premissa, o Estado se omite no controle da configuração do espaço urbano.

### **1.3.2 Nova História**

A década de 1970 foi marcada por profundas mudanças de paradigma, o que se percebe uma ação contrária em relação ao Movimento Moderno e seu pensamento positivista, tecnocêntrico e racionalista, para uma visão que se afasta desses conceitos, construindo uma posição heterogênea, fragmentada e em apoio a discursos sociais diversificados, pós-modernista (HARVEY, 2009). Deste mesmo

modo, observa-se uma mudança no domínio científico, construindo novos conceitos e metodologias.

Nesta nova mudança de paradigma sobre a construção metodológica científica, podemos observar o surgimento de dois fenômenos. Um deles é a formação de novos campos de estudo, são ciências como demografia, ecologia, etologia, entre outros (LE GOFF, 1990). A criação desses novos campos se conecta à fragmentação e à construção de novos pensamentos relacionados ao mundo pós-moderno. Outro foi a renovação das ciências tradicionais, tanto na visão das problemáticas, que já não é o mesmo, visto que houve uma mudança cultural progressiva, tanto quanto no ensino, que acompanha as mesmas tendências. Assim, se constrói uma interdisciplinaridade, formando composições das ciências (LE GOFF, 1990).

Dentro deste conceito, construído sobre um novo campo de visão metodológico, a Nova História surge em rompimento com os conceitos da História Tradicional, de forma a avançar sobre novos conceitos construídos por um processo sociocultural (LE GOFF, 1990). A expressão “Nova História” surge na França, relacionada a *École des Annales*, em torno da revista *Annales: économies, sociétés, civilisations*, por Lucien Febvre e Marc Bloch (LE GOFF, 1990; BURKE, 2011).

Para a construção dessa Nova História foi necessário se desfazer do pensamento positivista, ampliar os campos de documentos históricos e associar-se a outras ciências ampliando o campo do conhecimento. Por outro lado, criam-se recortes espaciais e/ou temporais para construir um recorte histórico que faz parte do todo, assim, os recortes se relacionam a novos pontos de vista ou à parte do todo (LE GOFF, 1990). Peter Burke (2011) nos fala, portanto, de uma expansão e fragmentação da História.

Para Jacques Le Goff (1990), essa fragmentação da história, que seria formada de recortes de diversos pontos de vista, é uma tentativa de uma construção da história global, deste modo a fragmentação representaria as várias facetas da mesma moeda, logo, seria possível construir diferentes visões de um evento maior, que antes era visto pela História Tradicional apenas através de visão daqueles que se posicionavam como dominadores sociais. Assim, a História Tradicional apenas diz respeito essencialmente à política, ou seja, à relação com o Estado. Em alternativa, a Nova História se interessa pelas atividades humanas ao invés das

políticas, tendo a realidade sido construída socialmente por diversos agentes sociais (BURKE, 2011).

Logo, a narrativa cronológica estabelecida pela História Tradicional não funciona para a Nova História, já que essa não está concentrada com a análise dos acontecimentos, mas na análise da estrutura que geram os acontecimentos. Desse modo, a Nova História permite explorar as experiências, antes ignoradas. Então, essa assume ser impossível desvencilhar o pesquisador de seu contexto sociocultural, sendo o ponto de vista crucial para a construção histórica (BURKE, 2011).

Como observado por Carl Schorske (2000), a Nova História não é estática, ou seja, encontrando-se apenas no passado, ela é dinâmica, possuindo uma conexão indissolúvel entre presente e passado.

#### **1.3.2.1 A Nova História e o Urbanismo**

A Nova História possibilita a compreensão de formação, configuração e reconfiguração das cidades, podendo essa concepção ser observada como parte da história. Para que seja viável a construção da história urbana, é necessária uma interdisciplinaridade, pois a elaboração histórica de uma cidade não pode ser vista por nós apenas pelos moldes da História Tradicional, observando apenas seu contexto político através de leis e decretos. Também é preciso notar o papel social, econômico e tecnológico que configura a produção do espaço urbano.

Quando se estuda a formação dos espaços urbanos, é fundamental que se estabeleça um recorte físico e temporal, possibilitando compreender a formação daquele espaço no tempo. Essa redução da escala nos permite considerar os detalhes de tal fenômeno, que não podem ser lidos no contexto geral. No caso do urbanismo, existe uma relação entre território e sociedade, em que a composição de estruturas sociais complexas promove a formação de diversas paisagens urbanas, gerando uma identidade associada à situação de vida daquele grupo em específico.

Logo, a Nova História como metodologia de compreensão do espaço urbano abre a viabilidade de construir o sentido de identidade, encontrado através da construção da origem desse espaço. Assim, agregando significado e memória coletiva ao território, de modo a história do espaço fomentar a construção de um pensamento de pertencimento ao território, conformando sua identidade. “O território não é apenas o resultado da superposição de um conjunto de sistemas de coisas

criadas pelo homem. O território é o chão e mais a população, isto é, uma identidade, o fato e o sentimento de pertencer àquilo que nos pertence. O território é a base do trabalho, da residência, das trocas materiais e espirituais e da vida, sobre os quais ele influi”. (SANTOS, 2011, p.96).

### **1.3.2.2 A Nova História na Compreensão da Cidade de Campinas e a Avenida Norte-Sul**

A metodologia da História faz parte da construção do objeto de pesquisa desta tese de Doutorado. Este objeto é constituído por três escalas: a regional, com a Região Metropolitana de Campinas; a local, com a cidade de Campinas, e a Avenida Norte-Sul. Assim, como visto o procedimento mental, para compreender tal objeto, é preciso conceber a sua essência, para tanto é preciso considerar suas diversas manifestações de identidade, entre estas estão os seus momentos, visto aqui como a formação histórica desses espaços.

Contudo, a relação de escala gera uma divergência no domínio histórico do objeto, por isso, foi relevante dividir a leitura histórica em duas partes, para que ao final ambas se encaixassem no contexto maior como peças de um quebra-cabeça.

Primeiramente, foi construída a origem da Avenida Norte-Sul em relação à formação da cidade de Campinas. Visto que a Avenida faz parte da origem da cidade, porém o seu significado se altera conforme o tempo, as mudanças espaciais e sociais. A outra parte é a formação da Região Metropolitana de Campinas, que se configurou diante das mesmas mudanças, mas que por outro lado, influencia na ressignificação do território da cidade de Campinas, logo, da Avenida Norte-Sul.

Por isso, o fenômeno da Avenida em relação à cidade e ao território regional é parte de uma identidade construída dentro de diversas facetas de manifestações, uma delas é a história. Essa história se manifesta em colaboração com uma visão social da construção do espaço urbano, buscando em outras ciências a compreensão da construção histórica desse espaço, tais como a sociologia e a economia.

Por outro lado, ela pertence a um recorte físico-temporal específico, que permite a construção dessa história dentro da concepção da História Urbana Brasileira. Ainda, essa história é construída através da busca de novas fontes, documentações e conceitos, que possibilitam construir o significado desse espaço e o conceito de memória coletiva.

Afinal, a decorrência da relação da história da formação desse espaço e o seu processo de significação têm como conclusão a análise do papel de tal território em sua atualidade.

### **1.3.2.3 Como a Nova História contribuiu para as fontes utilizadas nesta tese**

Como visto anteriormente, os novos pontos de vista propostos pela Nova História tendem a construir um novo olhar sobre o objeto de pesquisa e como entender este objeto. Assim, passando a se interessar pelas atividades humanas, deixando de lado o foco na política e na economia, sendo, portanto, observada a “construção cultural” da história (BURKE, 2011).

Logo, a Nova História passa a se preocupar com a análise da estrutura histórica em vez de uma narrativa de eventos, por isso volta a sua atenção às pessoas comuns e às expressões sociais. Deste modo, torna-se necessário ir além dos documentos ordinários para que se possa buscar essa narrativa social que se encontra camuflada nas entrelinhas dos acontecimentos históricos (BURKE, 2011).

As fontes da Nova História não podem ser as mesmas utilizadas pela História Tradicional, ou se são as mesmas, estas têm de ser analisadas de modo diverso, observando os fatores sociais que se escondem por detrás dessas. Assim, as fontes se diversificam e são buscadas em elementos visuais e iconográficos, no uso de fontes orais e em dados estatísticos (BURKE, 2011).

Certamente, estas novas fontes utilizadas na busca de encontrar novas maneiras de relatar a história geram algumas desconfiças, mas se utilizadas de uma maneira metodológica bem definida, tornam-se elementos valiosos na reconstrução de uma história antes negligenciada.

No caso desta tese, tais recursos não podem ser deixados de lado, principalmente quando existe a necessidade de construir a história do espaço urbano baseado na metodologia da produção social do espaço.

A iconografia marcará um papel importante na análise do processo de reconfiguração espacial da cidade de Campinas e da Avenida Norte-Sul. Através de fotografias antigas, poderemos fazer uma comparação com a cidade atual, pontuando as características anteriores e as mudanças ocorridas. A iconografia também pode estabelecer uma nova dimensão na formação espacial que não pode

ser obtida através dos mapas, considerando que estas descrevem o que representava social e economicamente os espaços urbanos a serem analisados.

Outra opção são as fontes estatísticas, que, por exemplo, contribuem com informações como renda *per capita* de certa área urbana. Ou, por outro lado, documentos como escrituras de terras e imóveis, que podem nos dar uma visão social de quem eram os proprietários de terras, suas influências sociais, como elas contribuíram para promover mudanças nos espaços urbanos.

Ainda temos como fonte incomum para história tradicional utilizada nessa tese a fonte oral. Neste caso, entrevistas com arquitetos dos edifícios contemporâneos analisados na Avenida Norte-Sul, que contribuirão para uma ampliação da análise dessa arquitetura, como também posicionaram a visão destes profissionais em relação ao objeto dessa pesquisa, no caso o papel e significado da Avenida em seu contexto urbano e social.

A busca por novas fontes pode favorecer na ampliação do ponto de vista da construção significativa do espaço urbano, algo que não pode ser relatado diante de fontes tradicionais, contribuindo para promover a leitura social do espaço urbano.

### **1.3.3 Análise da Avenida Norte-Sul**

O processo mental do pensamento filosófico da fenomenologia é a base para construção de todo o processo empírico dessa tese, logo vimos a Nova História como uma das metodologias a ser estudada, utilizando uma intensão vazia nas diversas manifestações do objeto, e a seguir observaremos a metodologia construída para a apreensão do objeto da pesquisa em sua intensão cheia. Assim, observamos o objeto em si, na sua presença, com mapas e visitas de campo, separando esse objeto em pedaços: Região Metropolitana de Campinas, Cidade de Campinas e Avenida Norte-Sul.

A Região Metropolitana de Campinas foi apreendida através de uma revisão bibliográfica, dessa forma buscamos autores familiarizados no debate da Região Metropolitana de Campinas e sua construção e reconfiguração. Desse modo, pudemos construir a importância da cidade de Campinas em relação ao seu entorno. A formação metropolitana está diretamente relacionada ao um contexto socioeconômico e político, que se intensifica com a terceira Revolução Industrial. Portanto, um fenômeno globalizado, no qual as questões econômicas criam uma aceleração da formação urbana nas áreas de grande importância econômica, assim,

concentrando cada vez mais todo tipo de recurso, resultando em uma expansão urbana intensa, associada a uma migração populacional e financeira.

O resultado dessa concentração de recursos nas cidades gerou uma relevância econômica no Brasil ao final da década de 1960, contribuindo para uma correlação entre cidades menores ao redor de cidades maiores, gerando um nexo de dependência no território, tornando a rede de cidade mais complexa. Esta relação entre cidades, que constitui a metropolização, se torna mais complexa no século XXI, quando se inicia um processo de competição entre cidades por fluxo financeiro. Assim, a dependência entre as cidades se torna mais intensa devido a uma setorização de recursos (CASTELLS, 1999).

Portanto, estudaremos como se comporta a metropolização da cidade de Campinas, sendo essa o polo gerador de dependência com as cidades da região, observando como essa relação funciona e como se comporta a setorização das cidades da região, principalmente em relação com o movimento de urbanização.

Na análise da Cidade de Campinas, além da sua construção histórica (capítulo 2), observaremos como a cidade se encontra hoje, o que possibilita compreendermos com maior atenção o recorte espacial específico que estudamos de Campinas, além de interpretar a inserção da cidade de Campinas em sua região metropolitana.

Para construirmos o que é o espaço da Avenida Norte-Sul, utilizamos fontes primárias: dados recolhidos na Prefeitura de Campinas e no órgão municipal da EMDEC, além destas fontes, visitas *in loco*, onde a análise foi representada por textos, fotografias e mapas. Esta análise foi construída observando o trabalho metodológico de três autores: Kevin Lynch (2011), no livro “A Imagem da cidade”, e Venturi e Scott Brown (1998), com o livro “Aprendendo com Las Vegas”.

No caso de Kevin Lynch (2011), observamos que o autor tem como objetivo examinar a qualidade visual da cidade estudada. Assim, a qualidade visual é a clareza e legibilidade do espaço, ou seja, qual a facilidade com que as partes do espaço urbano podem ser reconhecidas e organizadas mentalmente como um modelo coerente, logo, formando uma imagem pública desse espaço.

Consideramos para essa tese a parte do trabalho de Lynch (2011), o qual este analisou através de visita de campo, utilizando um observador treinado, os elementos urbanos que compõem a imagem do espaço estudado. Assim, o

observador vai ao campo dotado dos conceitos pontuados no livro de Lynch (2011), ou seja, a construção da imagem, as estruturas e identidades, a qualidade da imagem, a forma da cidade e a qualidade de forma. Segundo Lynch (2011), esse mapeamento da cidade é uma abstração, onde não se está mapeando a realidade física, mas as impressões genéricas do observador.

Como resultado, comprovou-se através da metodologia de Lynch (2011) que, ao observar os elementos de imagem da cidade (que mais adiante veremos em detalhe), é possível revelar os pontos de principal interesse de uma cidade de tal modo a construir a sua essência.

Assim, como resultado da análise do método de Kevin Lynch (2011), concluímos que não nos apropriaremos por completo de sua metodologia, utilizaremos apenas a parte de seu método, na qual o observador treinado constrói a imagem da cidade, em nosso caso, da Avenida Norte-Sul. Dessa forma, utilizaremos sua técnica observando os seguintes elementos da construção urbana: a construção da imagem, as estruturas e identidades, a qualidade da imagem, a forma da cidade e a qualidade de forma. Comparada a fotos, mapas e imagens de satélite, para criar a imagem da cidade.

Quando estudamos o livro “Aprendendo com Las Vegas”, notamos que a principal questão abordada no livro é a crítica à arquitetura moderna, relacionada à falta de simbolismo que essa arquitetura reproduz em seus conceitos. Para tanto, o livro aborda a questão da arquitetura popular, dos edifícios comerciais, que tem como principal intenção expressar uma simbologia comercial. Porém, isso não ocorre apenas com a arquitetura, onde as fachadas falsas são utilizadas para demonstrar objetos relacionados àquele tipo de comércio. Mais também, através dos *outdoors*, que passam a fazer parte da arquitetura do edifício, simbolizando seu uso (VENTURI, IZENOUR e BROWN, 1998).

Primeiramente, o livro analisa a arquitetura dos comércios das estradas, onde esta arquitetura, cujos símbolos conformam uma comunicação visual, está atrelada ao grandes espaços, à alta velocidade e a programas complexos, formando símbolos e estilos que podem ser vistos ao longe através do parabrisa do automóvel. Estes edifícios, como características, geralmente são recuados, dando espaço para estacionamento de carros, possuem ar-condicionados e uma arquitetura neutra, onde os grandes anúncios denunciam o papel comercial do

edifício. A partir disso, o livro trata da cidade onde essa questão está evidente em seu urbanismo, no caso, Las Vegas, assim fazendo uma análise da avenida principal de Las Vegas e a arquitetura e urbanismo na localização das lojas, cassinos, bares, restaurantes e capelas (VENTURI, IZENOUR e BROWN, 1998).

Após construir um estado de arte com os textos citados acima, por fim, pudemos desenvolver a metodologia descrita a seguir, que contemplará o estudo a ser feito na pesquisa de campo, sendo modificados os métodos utilizados pelos autores estudados, adaptando uma construção metodológica mais coerente para o interesse deste trabalho, de forma a construir uma análise coesa ao espaço por nós estudado.

Primeiramente, observaremos as questões abordadas no livro “Aprendendo com Las Vegas”, analisando a Avenida Norte-Sul. Um mapa demonstrará o tipo de uso do solo, determinando onde estão localizadas as residências, instituições, comércio e serviço. A partir deste segundo mapa, faremos uma análise das atividades exercidas na avenida; por fim, culminando em leitura do efeito econômico no solo da avenida. Ainda buscaremos o dado de intensidade do seu fluxo.

Utilizando a técnica de Lynch (2011), vamos levantar a imagem da Avenida Norte-Sul através dos seguintes itens:

### **A construção da Imagem**

A construção da imagem é formada por uma relação entre o ambiente e o observador. No nosso caso, o observador será a própria autora desta tese. Assim, a autora, por ser natural da cidade e ter vivido por vários anos nela, possui uma relação de memória com o objeto; por outro lado, sua formação técnica como urbanista também a conforma como um observador treinado na investigação dos elementos espaciais. Por outro lado, a construção do procedimento mental dessa tese, baseada na fenomenologia, permite que observemos o objeto como um fenômeno, dessa forma fazemos a leitura dele como tal, analisando sua imagem como uma de suas manifestações, entre as outras também observadas nessa tese. Através da fenomenologia, é possível que nossa consciência sobre o objeto seja vista também com um senso comum.

### **Estrutura e Identidade**

Assim, para fazer a leitura da imagem da Avenida Norte-Sul, é preciso observar três elementos. A identidade, nesse caso a identificação do objeto, que será feita

através do recorte espacial do objeto direcionado por mapa e textos, onde identificaremos qual a área de alcance do objeto. A estrutura, que seria a relação entre o objeto e o observador, ou seja, como será apreendido o objeto por mim. Nesse caso, usaremos o mapa e visitas de campo para identificar a imagem dessa área. O significado, nesse caso será um significado técnico, o qual seria o resultado de nossa análise desse espaço, assim observaremos qual o papel da área delimitada no contexto mais amplo da Região Metropolitana.

### **Imagem da Cidade e seus Elementos**

A imagem pública da cidade é a sobreposição de várias imagens, ou seja, um senso comum. Para a construção dessa imagem, é necessário observar os elementos nela existentes. Estes elementos também fazem parte da construção da imagem desse espaço.

- **Vias:** são os canais de circulação da cidade. Elas orientam os recursos que podem ser seguidos tanto do pedestre quanto do carro, podem ser o mesmo ou separados, é nesse elemento que outros elementos se organizarão.
- **Limites:** são elementos lineares que criam fronteiras ou fazem quebra da continuidade, podendo ser uma barreira ou não. Os limites conformam a imagem entre dois espaços distintos ou fazem a relação entre espaços diferentes, conferindo um papel de organizador espacial.
- **Ponto Nodal:** locais estratégicos, de foco, tais como cruzamento, pontos de encontro de transporte ou pessoas.
- **Bairros:** áreas internas que possuem características comuns, conformando uma zona da cidade com uma identidade exclusiva, diversa de outras zonas. As características que conformam a identidade pode ser uma textura, forma, detalhe, símbolos, tipo de construção, uso, atividade, habitantes ou topografia.
- **Marco:** ponto de referência, um elemento que possui uma singularidade, destacando-o do seu entorno ou contrastando do seu contexto.

Assim, a imagem da cidade vai sendo construída diante das relações entre esses elementos, sendo mais ou menos legível conforme a qualidade da imagem que se conforma.

- **Qualidade da Imagem**

A imagem pode ser observada segundo a sua qualidade estrutural, de modo a ser mais clara, portanto densa, ou menos clara, ou seja, abstrata. Assim, quando

considerada densa, a imagem da inter-relação dos elementos é melhor estruturada e coesa. Quando abstrata, a imagem daquele espaço se torna fragmentado, desarticulado e desconexo.

### **Forma da Cidade**

As formas da cidade podem expressar circulação, uso principal do espaço urbano e pontos focais chaves, sendo o local onde a vida social se concretiza. Quando estes espaços são organizados e nitidamente identificáveis, os cidadãos impõem os seus próprios significados e relações ao espaço, formando o lugar.

Quando Lynch (2011) se apropria do termo “lugar”, remetemos ao termo pós-moderno construído por Marc Augé (1994) de “não lugar”. Para Augé (1994), “não lugares” são espaços de passagem, incapazes de formar identidade. Logo, o “não lugar” são locais que perdem sua identidade relacionados a constantes transformações, grande fluxo de informação e intensa mobilidade. Quanto ao “lugar”, estes são espaços geradores de identidade, formando relações interpessoais e relacionados a uma memória de contexto histórico.

Algumas formas específicas dos elementos urbanos contribuem para uma formação de uma imagem mais clara e coesa. A relação entre os elementos serem inibidos e sem fragmentação, as vias serem elementos estruturais de todo o espaço, as vias terem clareza direcional, presença de ponto de referência que aumentam a definição do espaço, dinâmica de movimento conferindo identidade, marco ordenados em sequência, tornando os trajetos mais identificáveis.

### **Qualidade da forma**

São as características do *design* urbano, assim descrevendo a qualidade da forma trabalhada:

- Singularidade: clareza da figura em relação ao plano de fundo, nitidez dos limites, facilmente identificável;
- Simplicidade da forma: no sentido geométrico dessa forma, pois formas complexas são distorcidas pelos observadores;
- Continuidade: de um limite ou superfície, repetição de um ritmo ou uma similaridade no espaço;
- Predomínio: onde o espaço ou elemento possua um predomínio quanto ao tamanho, intensidade ou interesse diante do entorno;
- Clareza de junção: alta visibilidade nas conexões e ligações;

- Diferenciação direcional: podendo ser uma assimetria, gradiente ou referência radial;
- Alcance Visual: a penetração da visão possível.

Portanto, esse parâmetro construído por Lynch (2011) nos direciona para a construção da imagem da Avenida Norte-Sul, acoplada a nossa metodologia de leitura desse espaço. Uma análise de mapas e texto da área descreve a formação da imagem urbana neste espaço, que resultou na construção de seu papel no todo da região metropolitana de Campinas.

#### **1.4 CONSIDERAÇÕES FINAIS**

A presente tese tem todo o seu trabalho baseado em uma visão metodológica da filosofia da Fenomenologia; logo, seu principal objetivo é observar seu objeto de pesquisa como um fenômeno, intencionado por aquele que o estuda. A consciência de visão desse fenômeno está diretamente relacionada ao contexto sociocultural do narrador da tese. Deste modo, todos os elementos dessa tese estão amarrados e construídos dentro do contexto fenomenológico.

Quando observamos o objeto de estudo como um fenômeno, estudamos “todas” as suas manifestações, como se mostram, portanto, quando analisando a cidade e a arquitetura como fenômeno, notamos que sua construção está diretamente ligada a uma produção social, assim quando examinamos o papel e o significado da Avenida Norte-Sul e sua arquitetura, percebemos que esta está conectada a uma consciência psíquica de identidade e memória coletiva; ao mesmo tempo, o resultado deste significado social é a adição de um valor econômico ao espaço.

Por fim, o procedimento mental baseado na fenomenologia permite-nos construir a análise do fenômeno sem que esse se perca como apenas uma ideologia. De fato, o fenômeno passa a ser observado como parte também do sujeito que o intenciona, dessa forma o significado representativo da cidade ou da arquitetura só pode ser entendido através do sujeito; então, do mesmo modo que na fenomenologia não existe a dissociação entre sujeito e objeto, a cidade e a arquitetura também são indissociáveis de quem as vê e as experimenta.

Quanto aos procedimentos empíricos, essas são complementares à teoria, sendo a ferramenta que possibilita a construção do conhecimento do fenômeno em questão. A nova história contribui, possibilitando a visão do percurso histórico do objeto como algo próximo do sujeito que o investiga, assim podendo fazer da história um fenômeno também. Em relação à pesquisa prática da cidade, a fenomenologia nos permite que a cidade seja experimentada, sendo também tratada como um fenômeno, uma experiência, sendo construído mentalmente através da sua contextualização cultural e socioeconômica.

Assim, notamos como a metodologia aqui construída possui uma coesão entre as de procedimentos mentais e empíricos, os elementos que as constituem permitem visionar o objeto e analisá-lo como um fenômeno, concebendo muito além dos fatos, mas a construção da essência desse fenômeno.

**DO MEIO DO CAMINHO À AVENIDA NORTE-SUL.  
A HISTÓRIA DE UMA AVENIDA.**

## 2. A HISTÓRIA DE UMA AVENIDA

### 2.1 INTRODUÇÃO

Para descrevermos a história da construção da Avenida Norte-Sul foi necessário o desenvolvimento de uma estrutura histórica que aborda desde a formação do pouso de Campinas até o momento atual, incluindo a concepção da RMC. Logo, estruturamos este capítulo, inicialmente, abordando uma visão histórica da construção do território paulista sob a ótica das formações das estradas, que permitiram o desenvolvimento de paragens ou pousos, de onde surgiram povoados; de mesma maneira que se originou a cidade de Campinas.

A construção histórica de Campinas está baseada em uma série de teorias sobre a localização da estrada que ligava São Paulo às minas de ouro de Goiás. Por isso, encontram-se entre os autores pesquisados: Campos Jr. (1952), Pupo (1969), Santos (2002) e Rossetto (2006). Chegou-se à conclusão de que tal estrada estaria localizada próximo ao córrego que hoje se esconde debaixo de nosso objeto de pesquisa. Por isso, vemos necessário nos remeter desde a construção dessa estrada para compreendermos de que forma se construiu a Avenida em estudo.

A cidade de Campinas surge a partir de um pouso, “o pouso dos três campinhos”, apelidado assim por se localizar próximo a três clareiras que se abriam diante do caminho de mata fechada, o qual os bandeirantes haviam de percorrer após passarem pela vila de Jundiá para alcançarem os campos de Mogi-Mirim. Sabe-se dessas características devido aos relatos de Saint-Hilaire em 1816. Tal pouso tinha o papel de paragem para a estrada que alcançava as minas de Goiás (PUPO, 1969).

Portanto, interessa-nos abordar esta primeira paragem de Campinas, pois ela está conectada ao papel que a estrada dos Goiazes tem para a formação urbana da cidade. A localização da estrada tem uma relação muito próxima à localização da Avenida que estudamos, por isso, é de grande importância compreender a construção desse espaço desde a estrada até a Avenida Norte-Sul. Essa relação entre a estrada e a Avenida é a configuração da conexão regional da cidade de Campinas.

Logo, utilizar-nos-emos de alguns dados históricos e estatísticos para esclarecermos como se deu a formação e reconfiguração do território regional de

Campinas, entendendo que não será possível descrever um histórico detalhado ou a construção completa deste território, assim utilizaremos apenas dados suficientes para compreensão do território regional, de modo a assimilarmos seu significado no contexto atual em relação à amplitude do território em sua dimensão regional.

## **2.2 SISTEMATIZAÇÃO DA POSSÍVEL FORMAÇÃO DO TERRITÓRIO PAULISTA: AS REDES URBANAS ATRAVÉS DOS CAMINHOS E A POLÍTICA DE POVOAÇÃO.**

Pode parecer um pouco aquém do necessário fazer um estudo sobre a formação do território paulista, porém nossa intenção é observar o papel das estradas na construção do território, notando como a rede formada inicialmente construiu o atual território paulista, a relação regional de Campinas e o papel da Avenida Norte-Sul nessa regionalidade, visto que a Avenida está relacionada à localização da antiga estrada onde se constituiu o pouso de Campinas.

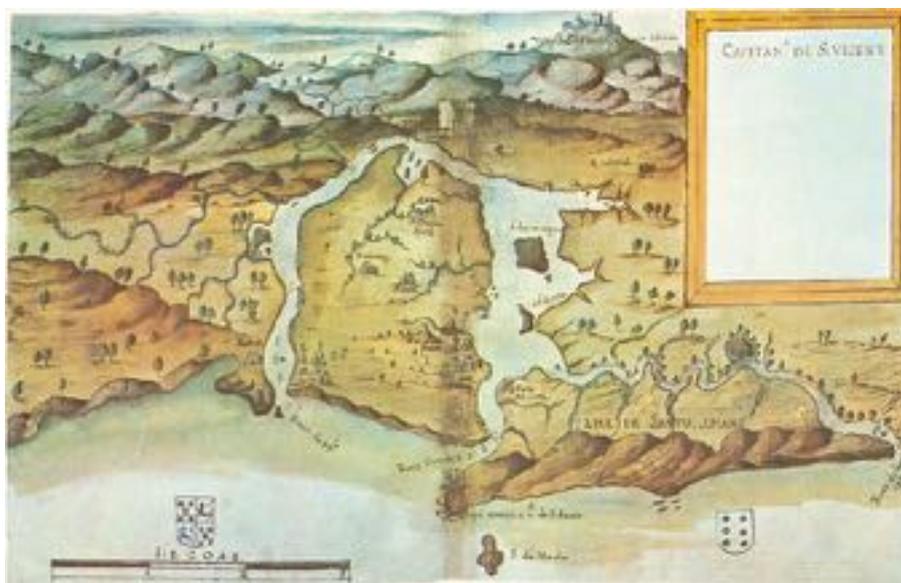
A configuração do estado de São Paulo inicia-se com o envio pela Coroa Portuguesa de Martins Afonso de Souza com o papel de garantir a defesa da capitania como Capitão-Mor e Governador-Geral (1530-1532). O território do Brasil foi dividido em faixas de cinquenta léguas e concedidas a donatários, que teriam o compromisso de administrar a possessão com recursos próprios, tendo como responsabilidade: a concessão de sesmarias com a permissão de proveito da terra por terceiros, criação de leis civis e criminais e fundação de vilas e povoados. Foi conferido a Martins Afonso de Souza a Capitania de São Vicente, e ao seu irmão Pero Lopes de Souza a Capitania de São Amaro (figuras 1 e 2), territórios que virão a formar o estado de São Paulo (OLIVEIRA, 2000).

**Figura 1.** Capitania de Santo Amaro, 1631.



Fonte: Atlas de Albernás, Mapoteca do Ministério de Relações Exteriores, acesso por <[www.novomileino.inf.br/santos/mapa46bg.htm](http://www.novomileino.inf.br/santos/mapa46bg.htm)>. Autor João Teixeira Albernaz (Albernás). Data de acesso: 29/03/2017. Observa tanto a Capitania de Santo Amaro, como a Capitania de São Vicente, que virá a formar o Estado de São Paulo, a princípio se configurando principalmente por cidades litorâneas.

**Figura 2.** Capitania de São Vicente, 1631.



Fonte: Atlas de Albernás, Mapoteca do Ministério de Relações Exteriores, acesso por <[www.novomileino.inf.br/santos/mapa05cg.htm](http://www.novomileino.inf.br/santos/mapa05cg.htm)>. Autor João Teixeira Albernaz (Albernás). Data de acesso: 29/03/2017. Nesta figura, observamos em detalhe a Ilha de São Vicente e ao fundo a única cidade não litorânea, São Paulo de Piratininga, após a Serra do Mar.

As Capitânicas de São Vicente e São Amaro (figuras 1 e 2) se localizavam na porção mais remota ao Sul do Brasil; entre os séculos XVI e XVII, limitavam-se por povoamentos na costa, existindo apenas São Paulo de Piratininga no interior (figura 1). A economia da Capitania era muito empobrecida, pois contava apenas com

agricultura de subsistência. Suas faixas litorâneas de relevo acidentado não propiciavam condições para desenvolvimento de latifúndios de cana-de-açúcar. Mesmo perto da vila de São Paulo, que se localizava em um planalto, a produção da cana-de-açúcar não se desenvolveu devido às condições de transportes que eram lastimáveis, pois o relevo montanhoso da Serra do Mar separava o planalto do litoral (OLIVEIRA, 2000). Para alcançar o Planalto Paulista, era utilizado o Caminho de Paranapiacaba, uma antiga trilha indígena (figura 3). Em 1553, o Padre José Anchieta abriu um outro caminho que partia de onde hoje se encontra a cidade de Cubatão (BUENO, 2009).

**Figura 3.** Capitania de São Vicente, 1553 - 1597.



Fonte: <[www.novomilenio.inf.br/santos/calixtoch03g.htm](http://www.novomilenio.inf.br/santos/calixtoch03g.htm)>, data de acesso: 29/03/2017. Autor Benedito Calixto. Este mapa da Capitania de São Vicente nos mostra o provável posicionamento das cidades, vilas, freguesias e pousos, visto que não foi possível traduzir a legenda em latim.

As condições econômicas da Capitania de São Vicente alterou-se juntamente com as mudanças políticas, que ocasionaram transformações na estratégia econômica para colônia. Entre o final do século XVI e a metade do século XVII, ocorreu a união entre os reinos de Portugal e Espanha (1580-1640), pondo fim ao monopólio da produção e do comércio de açúcar. Nesse período, Portugal perdeu seus melhores entrepostos orientais e teve parte da colônia na América ocupada por holandeses. Percebendo que tal união não o beneficiava economicamente, rompe

com a Espanha, que resulta em graves problemas financeiros e na desorganização de seu mercado de açúcar (FURTADO, 1959). Contudo, durante este período, houve o estímulo da interiorização do território na busca de metais preciosos. As condições econômicas adversas da Capitania de São Vicente impulsionou o desbravamento de seu interior, tanto na busca de mão de obra escrava indígena, como também na estratégia ibero-portuguesa de busca de metais preciosos. O desbravamento era feito por expedições chamadas de bandeiras, que partiam da vila de São Paulo adentro do sertão, facilitado pela geografia de planalto e rios de trechos navegáveis (DERNTL, 2010; BUENO, 2009).

As bandeiras também tinham a função de comércio dentro do interior da Capitania, utilizando rotas navegáveis nos rios Tietê, Prata e Paraná, conjuntamente com a abertura de caminhos, que proporcionaram acesso a terras virgens para agricultura, praticando uma produção itinerante. Tais práticas ocasionaram o início de agrupamentos e povoados, que, ao se desenvolverem, necessitava de auxílio espiritual, configurando as freguesias. Mogi das Cruzes (1611) foi fundada desta maneira, principalmente por estar localizada na cabeceira do rio Tietê. O caminho que conectava Mogi das Cruzes à Vila de São Paulo foi aberto por D. Francisco de Souza, em 1601, sendo concedida uma sesmaria ao capitão-mor Brás Cubas. Outra freguesia que teve sua origem através da concessão de sesmaria foram as terras concedidas a Manuel Fernandes, que compreendia toda região das atuais cidades de Itú, Sorocaba, São Roque e Paranaíba, que fora dividida entre seus filhos e mais adiante fundadas as vilas de Nossa Senhora da Candelária de Outu, em 1657, e Nossa Senhora da Ponte de Sorocaba, em 1661 (DERNTL, 2010).

A Capitania de São Paulo continuou se expandindo através da ocupação do sertão por meio de trilhas abertas. De um lado, saía-se de São Paulo via Carapicuíba para as terras de Paranaíba através do caminho aberto por Suzano Dias e André Fernandes em 1580. Do outro lado, contornava-se o Morro de Jaraguá até o rio Jundiá, onde foi fundado o povoado que se tornou a vila de Jundiá em 1655. Partindo de Mogi das Cruzes, foi aberto caminho às margens do rio Paraíba, utilizando trilhas indígenas, fundando os povoados de Taubaté, Jacareí e Guaratinguetá. De Guaratinguetá, o Caminho dos Guaianás seguia para Paraty, passando pela freguesia de Facão (Cunha). A região hoje conhecida como Vale do Paraíba era o conector do interior com o litoral, de onde partiam várias rotas. De

Taubaté, vemos a formação de novos caminhos, em principal de onde partiu a expedição que encontrou ouro nas minas de Cataguases (Ouro Preto). A partir desse caminho, foram abertas muitas outras rotas, que serviam de desvio do ouro ali encontrado, mas a estrada principal, chamada de Caminho Velho, era o que se seguia pela freguesia de Piedade (atual Lorena), dali atravessando a Serra da Mantiqueira, e no retorno desse ouro, voltava pelo mesmo trecho até Taubaté, de onde seguia pelo caminho que passava por Facão até Paraty, para então embarcar para o Rio de Janeiro (figura 4), (BUENO, 2009).

Tanto os caminhos construídos, quanto o achado de metais preciosos, colocaram a Capitania de São Paulo em evidência, sendo esta passada a ser administrada diretamente pela Coroa Portuguesa durante o reinado de Dom João V (1706-1750) e nomeada Capitania de São Paulo e Minas de Ouro. Em 1711, São Paulo de Piratininga é elevada à cidade e passa a ser a Capital da Capitania (OLIVEIRA, 2000). Tais mudanças estavam relacionadas ao estabelecimento de uma política de controle sobre a região mineradora, como também para resolver os conflitos de disputa entre paulistas e nordestinos no território das minas, que resultou na Guerra do Emboaba (1707-1709) (DENTRL, 2010).

**Figura 4.** Mapa Estado Político da Capitania de São Paulo, 1766.



Fonte: Arquivo do Estado de São Paulo, acesso digital <[www.novomilenio.inf.br/santos/mapa106g.htm](http://www.novomilenio.inf.br/santos/mapa106g.htm)>, data de acesso: 29/03/2017. Neste mapa podemos observar parte dos avanços de terra da capitania de São Paulo possibilitado pela abertura de caminhos conectando o litoral e a capital São Paulo às cidades de Minas, aqui vemos o acesso ao sul de Minas.

Em 1709, a Capitania de São Paulo e Ouro de Minas era a maior da colônia, seu território compreendia toda a região Centro-Oeste, a região Sul até a Colônia de Sacramento e o Sudeste, exceto por Rio de Janeiro e a Vila de Santos (DENTRL, 2010).

A Guerra do Emboaba resultou na expulsão dos bandeirantes das Minas de Cataguases, fazendo estes se deslocarem mais ao interior na busca de metais preciosos, resultando na descoberta de Minas em Mato Grosso em 1719 e em Goiás em 1725, reconfigurando novamente a rede urbana e o território paulista (BUENO, 2009). Vemos em 1720 o primeiro desmembramento deste vasto território com a constituição da Capitania de Minas Gerais. Em 1725, foi aberto um novo caminho ligando as Minas Gerais direto ao Rio de Janeiro, pondo em declínio toda a região do Vale do Rio Paraíba, o que levou à reconfiguração da rede de comércio da capitania. Neste momento, a economia paulista se volta ao abastecimento de Região Sul do país devido à presença de portugueses na colônia de Sacramento, e as novas conexões como Mato Grosso e Goiás. Ao Sul, a ligação ocorria pela Vila de Curitiba (1693), que também se construiu através das trilhas indígenas, nomeada de Caminho do Viamão, conectando as vilas de Viamão e Sorocaba (figura 5), (BUENO, 2009).

### **2.3 O CAMINHO DOS GOIAZES E A FUNDAÇÃO DA FREGUESIA DE NOSSA SENHORA DO MATO GROSSO DE CAMPINAS**

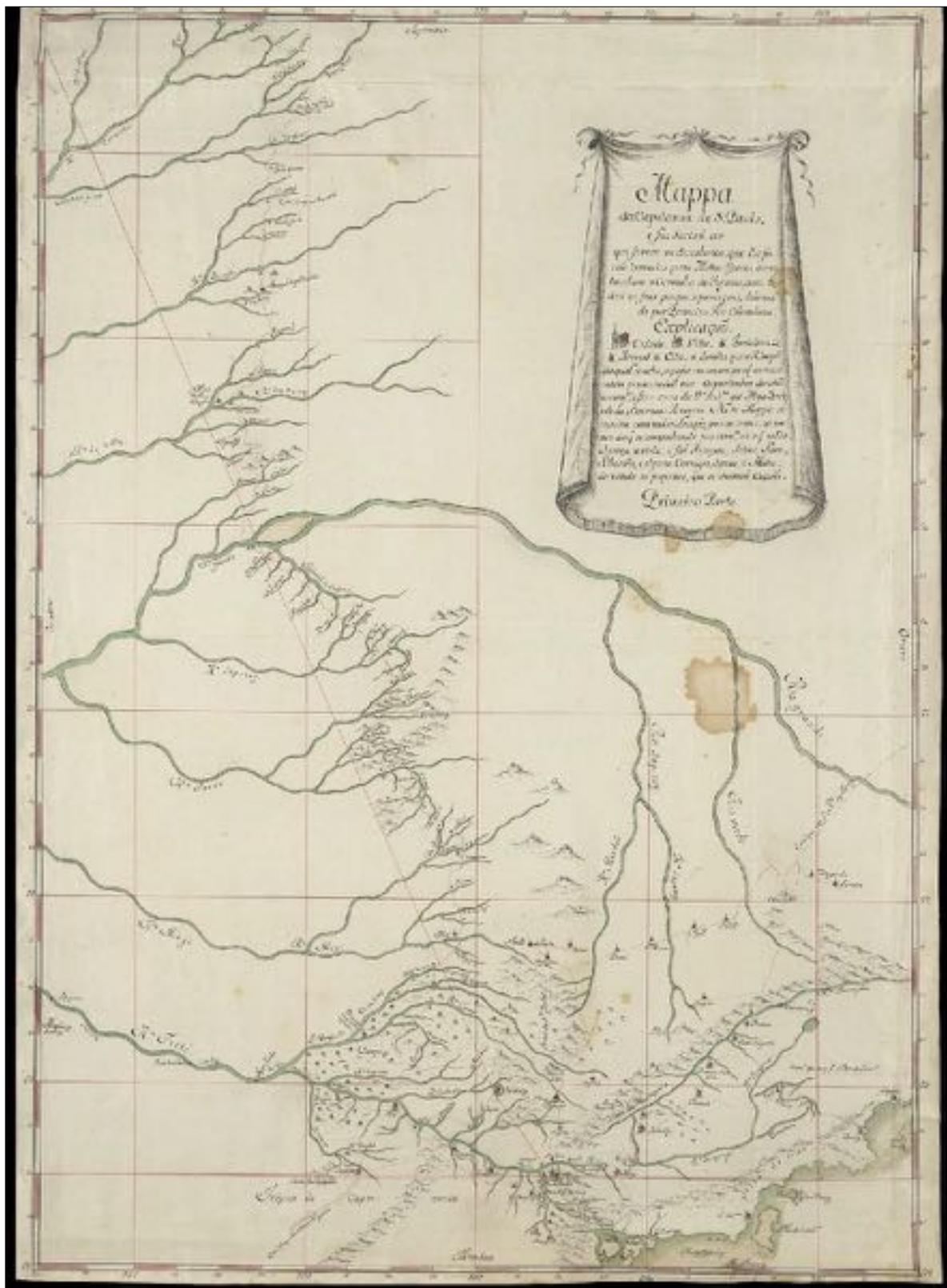
Após o desmembramento da Capitania de Minas Gerais da Capitania de São Paulo, uma nova expedição partiu da capital em direção à região das Minas Goianas em 1722. Tais Minas já haviam sido descobertas entre 1673 e 1682, contudo, foi a expulsão dos paulistas das Minas de Cataguases que proporcionou o retorno à Região Central do país na busca de ouro. A estrada que permitiu alcançar essas Minas era uma antiga trilha indígena. Foi a partir dela que se criaram conexões terrestres dentro da própria Capitania de São Paulo para a Vila Bela do Mato Grosso e Vila Real do Senhor de Bom Jesus do Cuiabá (REIS, 2014; SANTOS, 2002).

Para melhor compreendermos a configuração do Caminho dos Goiazes, observamos a narrativa de Rossetto (2006), que nos conta que a estrada partia do

Norte da cidade de São Paulo, contornando a Serra da Mantiqueira, localizada ao leste. Desde São Paulo até Jundiaí, a paisagem era característica de campos; passando a Vila de Jundiaí, iniciava-se uma mata densa, que não permitia o crescimento de vegetação rasteira. Nessa região de mata fechada se encontravam algumas clareiras que serviam de ponto de parada e pastagem; tal região era conhecida como Campinas do Mato Grosso de Jundiaí, sendo este trecho um percurso que durava quatro dias, até novamente encontrar áreas de campos já próximo a Mogi-Guaçu, seguindo ainda a Norte até a região onde hoje se localiza a cidade de Uberaba. Desse ponto, o caminho derivava a oeste até alcançar as minas de Goiás (figuras 4 e 5).

Na beira da estrada conhecida então por Caminho dos Goiazes, foram formando povoamentos e bairros rurais, que, com o crescimento econômico, possibilitavam a instalação de uma capela. Portanto, é nesse caminho que se constituiu o pouso que resultou na cidade de Campinas. Antes da expedição de 1722, a “boca do sertão” era a Vila de Jundiaí, sendo portanto a única vila no interior até a fundação da Vila de São José de Mogy Mirim em 1769 (REIS, 2014; BUENO, 2009).

Figura 5. Mapa da Capitania de São Paulo e o Sertão, 1766.



Fonte: digital <[objdigital.bn.br/acervo\\_digital/div\\_cartografia/cart1033415.htm](http://objdigital.bn.br/acervo_digital/div_cartografia/cart1033415.htm)>, proveniente da FBN Fundação Biblioteca Nacional coleção Morgado de Mateus. Data de acesso: 11/09/2013. Autor Francisco Tosi Columbina. O mapa de Tosi nos mostra todo o percurso da Estrada do Goiazes, podemos notar a importância da estrada para o desbravamento do centro-oeste brasileiro, como também a construção de um novo território.

Primeiramente, observamos que a região de Campinas está localizada sobre uma Depressão Periférica (SANTOS, 2002), que seria uma área geologicamente deprimida, ou seja, um rebaixo do relevo em relação aos seus vizinhos. No caso da região de Campinas, a depressão se formou devido à erosão entre o Planalto do Atlântico, a Leste, e a Cuestas Basálticas, a Oeste (figura 6) (MENEGUZZO, 2005). Observa-se uma formação hídrica particular nesta região, a qual se conforma em forma de nervuras. Outra importante observação quanto à formação hidrográfica: existe a formação ancestral de três cidades no espaço geográfico entre os rios Capivari e Atibaia, desenvolvidos a partir dos pousos: Rocinha (Vinhedo), Pinheiro (Valinhos) e Campinas Velha. As três cidades se desenvolveram ao longo de nervuras do Rio Atibaia, característicos do modo de formação de povoados da época, proposta pelos portugueses, baseado no relevo de drenagem (SANTOS, 2002).

**Figura 6.** Divisão Geográfica do Estado de São Paulo.



Fonte: IPT, 1981. Nessa figura observamos a localização da Depressão Periférica no estado de São Paulo, assim podemos notar que Campinas se encontra localizada dentro dessa Depressão, conformando as características do relevo da cidade.

Sabemos que Campinas se originou à beira da estrada dos Goiazes, contudo existem divergências tanto sobre onde passava o caminho dos Goiazes na cidade de Campinas e quando a primeira sesmaria foi concedida no Caminho. Segundo Pupo (1969) e Campos Jr. (1952), a primeira sesmaria foi concedida a Antônio da Cunha Abreu em 1728, no qual Campos Jr. relata a existência de documentos, por ele pesquisados, descrevendo a concessão de uma sesmaria na estrada para as

novas minas, nas regiões de três campinhos, sendo esta uma légua em quadra do maior campo: o do meio. Já Santos (2002) considera a primeira sesmaria concedida em 1732 a Alexandre Simões Vieira. Observa o autor já existir na região, ao longo do caminho, ocupantes, todos sendo posseiros, como analisado por ele no Repertório das Sesmarias de 1721-1821 Arquivos do Estado de São Paulo.

A sesmaria atribuída a Alexandre Simões Vieira foi concedida em 15 de agosto de 1732, ele abriu um caminho às próprias custas e fez uma roça de três alqueires para abastecimento dos tropeiros, próximo ao Ribeirão Pinheiro, criando o pouso de Pinheiro, que posteriormente se desenvolveu na cidade de Valinhos. Alguns dias depois, foi concedida a segunda sesmaria, a Antônio da Cunha Abreu e seu cunhado João Bueno da Silva, na área a qual veio a se constituir o núcleo urbano original da cidade de Campinas. Logo, quem vinha de Jundiaí seguia até o pouso do Pinheiro, próximo ao ribeirão de mesmo nome, o Sítio Samambaia, localizado nas confluências do Córrego Samambaia e Ribeirão Pinheiro<sup>4</sup>. Chegava depois em Campinas Velha, região que mais tarde seria a Chácara do Dr. Sampaio, à beira do córrego. Passando o pouso, seguia-se a beira do córrego de Campinas Velha até o encontro com o córrego Tanquinho, ou melhor, o canal do saneamento no final da atual avenida Orosimbo Maia (SANTOS, 2002).

Através do que foi observado por Santos (2002), vemos que o caminho dos Goiazes coincidia aproximadamente com a Avenida, que constitui o eixo popularmente chamado por norte-sul (figura 7). Retomando a localização da primeira sesmaria de Antonio da Cunha de Abreu, esta, portanto, se encontrava nas terras entre o bairro da Rocinha e o Rio Atibaia; a estrada dividia a sesmaria em norte e sul. Contudo, Antonio da Cunha de Abreu nunca se utilizou das terras, sendo estas apropriadas por Barreto Leme, no quadrante norte a oeste, e também por Felipe Nery Teixeira e Manuel Fernandes Sam Payo (SANTOS, 2002).

---

<sup>4</sup> Como descrito pelo historiador Ricardo Gumbleton Daunt (*apud* Santos, 2002).

**Figura 7.** Atual imagem de satélite de parte da região de Campinas.



Fonte: Imagem de satélite retirada do aplicativo Google Maps, alterações realizadas por BARBOSA, Carolina Gabriel de A. Na imagem, foi localizada, através dos relatos de Santos (2002), a sesmaria que configurou Campinas, sendo esta o quadrado preto dividido em quadrantes. Ao centro da sesmaria, no ponto vermelho, encontra-se o pouso de Campinas Velha, o outro ponto vermelho representa a localização do pouso Pinheiro, este próximo ao Córrego Pinheiro. A estrada do Goiazes em desenho estimado está representada pela linha amarela, que corta ao meio a sesmaria originária da cidade de Campinas. Para fazer tais localizações, apropriamo-nos de referências geográficas dos rios, aproximando-nos da cartografia desenvolvida por Santos (2002).

Contudo, as divergências entre Pupo (1969) e Santos (2002) não estão apenas nas datas das concessões das sesmarias, mas também sobre o percurso da estrada na cidade de Campinas. Segundo uma análise feita por Rossetto (2006), que buscou em diversos autores o real percurso do Caminho dos Goiazes na área urbana de Campinas, observa que não existem documentações concretas sobre o exato local

da passagem da estrada, porém este faz uma análise da real possibilidade da sua localização. Rossetto (2006) discorda com os argumentos e a localização proposta por Santos (2002), visto na figura acima. Afirma que não era de costume os bandeirantes trilharem por fundo de vales, além da questão que se observa através dos relatos de 1881 dos moradores do bairro Atibaia (atual Sousas), que faziam a travessia da passagem do Córrego, era difícil tanto a pé quanto a cavalo, pois se constituía por uma área alagadiça de brejo.

Portanto, para Rossetto (2006), a maior probabilidade da localização de tal percurso seria uma cota mais alta que o nível do córrego, fazendo limite com a propriedade do Dr. Sampaio e estando localizada próximo à Rua Coronel Quirino. Foi encontrado o seguinte relato de Duarte: “Foi depois aberta a Rua Coronel Quirino, em direção a Santa Cruz, antes de ser aberta havia uma estrada ali, nos fundos das chácaras do Dr. Sampaio, do Lourenço Guedes e do terreno do Comendador Soares...” (*apud* ROSSETTO, 2006, p.163).

Assim, observamos que, segundo Rossetto (2006), a localização da estrada estaria mais próxima ao relatado por Pupo (1969) do que por Santos (2002), apesar de não se poder afirmar de forma absoluta a sua real localização. Nota-se que a estrada não estava localizada de fato à beira do córrego, principalmente por esse se constituir de margens lamacentas, contudo não se pode afirmar que a estrada estava no topo do vale, onde hoje está a Rua Coronel Quirino. Podemos entender que a estrada estaria localizada em algum lugar entre o córrego e a atual Rua Coronel Quirino. Fica claro para nós que tal percurso se relaciona com a formação do eixo Norte-Sul, mesmo que o caminho original da estrada não estivesse na exata localização que a Avenida que estudamos, porém vemos que esta hoje desempenha um dos papéis na conexão Norte-Sul antes desempenhado pela estrada.

Dando sequência ao contexto histórico, em 1738, vemos novas modificações no território paulista com o desmembramento da parte Sul de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, que foram seguidas pelo desmembramento de Mato Grosso, em 1744, e de Goiás, em 1748 (OLIVEIRA, 2000). Grande parte da população paulista se deslocou aos territórios de mineração, causando um esvaziamento demográfico na Capitania de São Paulo, sendo criadas novas rotas conectando as minas direto ao Rio de Janeiro, assim condenando a Capitania a ser uma comarca da Capitania do Rio de Janeiro (DERNTL, 2010). Neste período, mais precisamente entre os anos

de 1722 e 1745, a região de Campinas, conhecida na época por Bairro do Mato Grosso de Jundiá, era usada como pouso, na beira da estrada e de um ribeirão, onde, segundo Derntl (2010), ocorreram disputas na exploração de pousos e a abertura de atalhos. Francisco Barreto Leme, em torno de 1741 e 1744, transferiu a pastagem e o pouso para uma área mais elevada onde se encontra a atual Praça Bento Quirino, tomando posse desta área como vimos anteriormente (CAMPOS JR, 1952).

Logo, a Capitania de São Paulo permaneceu um território esquecido pela Coroa Portuguesa. Para a sobrevivência de seus habitantes, sua economia consistia do abastecimento da região de Cuiabá, da Comarca do Rio das Mortes e do Rio Grande do Sul. Foi durante esse período que ocorreu a Guerra dos Sete Anos (1756-1763), na disputa da Colônia de Sacramento, gerando a invasão espanhola de parte das terras ao Sul do Brasil, observando então a necessidade da restituição da Capitania de São Paulo como estratégia de defesa do território (DERNTL, 2010). Nomeado Luiz Antônio de Souza Botelho e Mourão (Morgado de Mateus) como governador, com a ordem de constituição de uma estratégia de consolidação do território e de proteção da nova capital, transferida para o Rio de Janeiro (1763). Também a defesa das passagens para as minas, através de uma geopolítica de constituição de uma rede de freguesias e vilas na Capitania de São Paulo (SANTOS, 2002). Para a construção dessa estratégia geopolítica na Capitania paulista, o Morgado de Mateus se utiliza das cartografias para compreender este território, a *Carta Chorografica dos dous Certoens*, de Tibagy e Yvays (1770), e *Carta Chorografica* da Capitania de São Paulo, de Tosi Columbina (1766 - Figura 5), formam instrumentos utilizados para acertar as questões de disputas de fronteira da Capitania de São Paulo com as Capitânicas de Minas Gerais e Rio de Janeiro, como também para estratégia da povoação e fundação de freguesias e vilas no interior da Capitania. As questões de fronteira foram auxiliadas por mapas, exploradores e bandeirantes, sendo consolidadas por acordos diplomáticos com os governadores das capitânicas limítrofes e mantidas por controles fiscais de fronteiras (DERNTL, 2010).

Segundo Derntl (2010), a proposta econômica do Morgado de Mateus para capitania de São Paulo era o abastecimento de Santa Catarina, Sul de Minas, Sul do Mato Grosso, como já ocorria na região. Contudo, Santos (2002) nos esclarece que

houve a introdução do açúcar em porções de terras a beira dos caminhos, pois as estradas facilitavam o transporte dessa mercadoria, formando pequenos engenhos, conhecidos por engenhocas, principalmente na região do vasto termo de Jundiáí, esse passou a ser desmembrado como importante área de povoamento.

Portanto, a fundação da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Campinas do Mato Grosso está ligada diretamente com as estratégias do Morgado de Mateus, sendo estabelecida sua fundação por entremeio de uma carta no dia 14 de julho de 1774, no final do Governo de Botelho. A sua fundação ocorreu junto à fundação da Freguesia de Piracicaba e à elevação da Vila de São José do Atibaia, pois estes povoados se localizavam próximo a Ararytaguaba (Porto Feliz), de onde partiam as monções fluviais a Fortaleza do Iguatemy, assim faziam parte da trama de rede de cidades que apoiavam a proteção da fronteira oeste. Campinas foi fundada neste contexto, pois fazia a conexão com Piracicaba, de onde podia-se navegar até Porto Feliz, e Atibaia, que era a vila que conectava a capitania à comarca do Rio das Mortes. Ainda Campinas se encontrava equidistante entre Mogi-Guaçu e Jundiáí no Caminho dos Goiazes (SANTO, 2002).

Assim, Luiz Antônio de Souza Botelho e Mourão envia a seguinte carta para a formação da freguesia a Francisco Barreto Leme:

“Porquanto tendo encarregado a Francisco Barreto Leme formar uma povoação na paragem chamada do Campinas do Mato Groço, Districto de Jundiahí, em sito que se axa melhor comodidade e hé preciso dar norma a formatura da referida povoação, ordeno que esta seja em quartas de secenta ou oitenta varas cada uma e dahy para cima, e que as ruas sejam de setenta palmos de largura. mandando formar as primeiras casas nos ângulos das quadras, de modo que fiquem os quintaes para dentro, à entestar huns com os outros. São Paulo, 27 de Mayo de 1774. D. Luiz Antônio de Souza. Senhor Francisco Barreto Leme.” (CAMPOS JR., 1952, p.30-1).

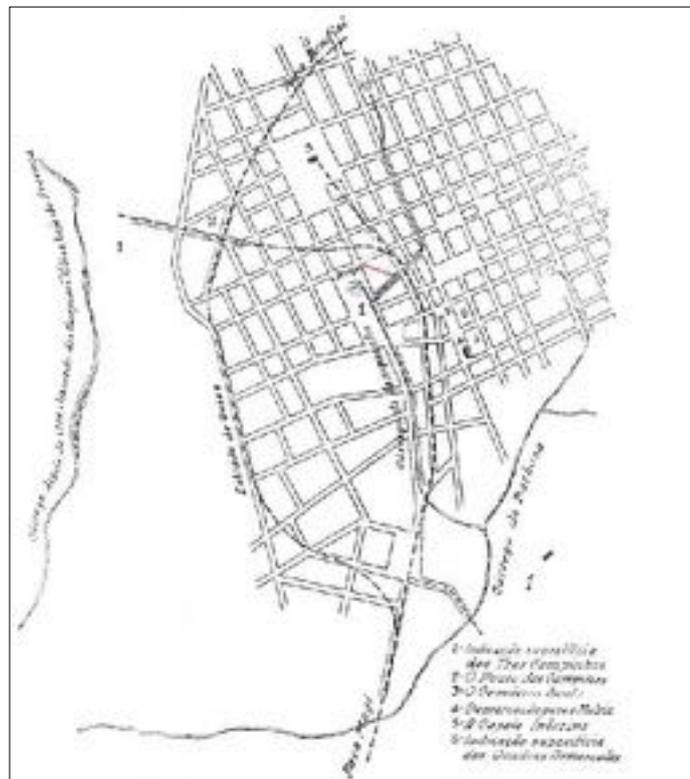
Sendo, portanto, Barreto Leme o encarregado da formação do povoado, este doou parte de suas terras, como visto anteriormente nesse texto, parte da sesmaria originária da cidade. Contudo, as terras exigidas para a formação das freguesias estavam um tanto distante da estrada, sendo escolhidas terras mais altas. No livro “Cidade no Brasil, terra de quem?”, Marx (1991) observa sobre as primeiras regras urbanas dispostas no Brasil colonial, que estas estavam contidas nas Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia (1707), eram as primeiras codificações que dispunham sobre ritos e questões religiosas, mas algumas destas regras acabavam configurando normas urbanísticas de formação das cidades, com o destaque aqui a

normativa sobre localizações de templos. Segundo a Constituição Primeira, os templos deveriam se localizar no povoado em um local de destaque, sendo este descendente, alto, livre de umidade e longe de lugares imundos. Portanto, observado tal regra, podemos entender o porquê a freguesia de Campinas acabar sendo deslocada a esse novo ponto, distante da estrada. A estrada, como observado anteriormente neste texto, passava próximo ao Córrego do Proença, ou seja, entre o córrego e o topo do vale, em uma cota mais alta dos terrenos alagadiços e lameados que se formam de tempos em tempos à beira do rio, não sendo um local propício à instalação de uma igreja.

Barreto Leme procedeu conforme as especificações da carta do governador, doando um quarto de légua, no qual a igreja como destaque estaria no centro, instalada em uma praça, onde ao seu redor formaram as primeiras quadras (BADARÓ, 1996). Aqui também vemos a influência das Constituições Primeiras do Arcebispado da Bahia (1707), visto que essa recomendava que se possível a igreja fosse livre de edificações ao seu redor para que a procissão pudesse caminhar ao redor dela (MARX, 1991).

Ainda podemos destacar que o povoado de Campinas se formou de modo característico às influências portuguesas na constituições de núcleos urbanos. Segundo os autores Mendes, Veríssimo e Bittar (2011), as cidades da colônia se caracterizavam, como visto antes, por possuir a igreja em terras altas, em posição de destaque, mas também por possuir as quadras constituídas de forma ortogonal, adaptadas à topografia, sendo os lotes retangulares. Segundo Carty (2014), a carta do governador também trazia parte das características portuguesas de formação de núcleos urbanos descrita acima, mas a carta vai além, apontando diretrizes de dimensões de quadras e arruamentos, de modo primitivo, propondo um planejamento urbano seguindo as tradições portuguesas (figura 8).

**Figura 8.** Mapa da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Mato Grosso de Campinas e localização da estrada dos Goiazes.



Fonte: PUPO (1969). Nessa figura, observamos o desvio da estrada para próximo das freguesias e os primeiros elementos dessa freguesia.

Assim, a demarcação da freguesia e sua localização é relatada, de modo unânime, entre os diversos historiadores, como também o desvio da estrada, esta passando pelo povoado. Logo, a estrada seguia desde o pouso de Campinas Velha em direção ao povoado, alcançando a Rua de Baixo, atual Lusitana, seguindo até a Rua da Ponte, hoje conhecida como Major Sólton, retomando o trajeto original (ROSSETO, 2006; PUPO, 1969). Descrito assim por Campos Jr. (1952): "A povoação tinha três ruas, com regular edificação, e eram designadas de acordo com a sua topografia: rua de Cima [Barão de Jaguará], Rua do Meio [Dr. Quirino] e Rua de Baixo [Lusitana], essa última encontrava-se localizada o comércio" (Figura 8).

Em 1818, o viajante Luiz D'Alincourt fez o relato sobre sua viagem do porto de Santos até a cidade de Cuiabá, dessa forma podemos observar como ele descreve a chegada a Campinas e como era a vila. Saindo de Jundiáí, ele atravessou o Rio Capivari, adentrando a região da Vila de São Carlos, conhecida como Campinas, logo depois do rio existia um pouso, onde havia muitas pessoas que faziam trabalhos sazonais. Seguindo dali, pelo caminho, passou por uma área de bosques

densos, chegando ao sítio Rocinha, onde havia um pequeno povoado. Mais adiante, o sítio Dois-Corvos, o Ribeirão Ponte-Alta até alcançar o Rancho Pinheiro. Depois de uma série de ladeiras, o viajante alcança o vale do Coronel Luiz Antônio, chegando à Vila de Campinas.

A sua chegada à vila é descrita assim:

“A Vila estende-se do Sueste quarta de Sul, ao Noroeste quarta de Norte, e, à esquerda da rua da entrada, é lindo o local para se continuar a mesma. No lugar marcado na Planta com uma cruz, projeta-se edificar um novo Templo. O terreno para a direita da rua do comércio, e para além da segunda rua, por detrás da Matriz, declina suavemente até ao ribeiro, que fica próximo e corta a estrada à saída da Vila, o qual se passa por uma ponte de pranchões; e a poucos passos, subindo-se uma ladeira pouco inclinada, existe o Bairro de Santa Cruz, formado de algumas casas em torno de um largo, e uma Ermida na frente.” (D’ALINCOURT, 1953).

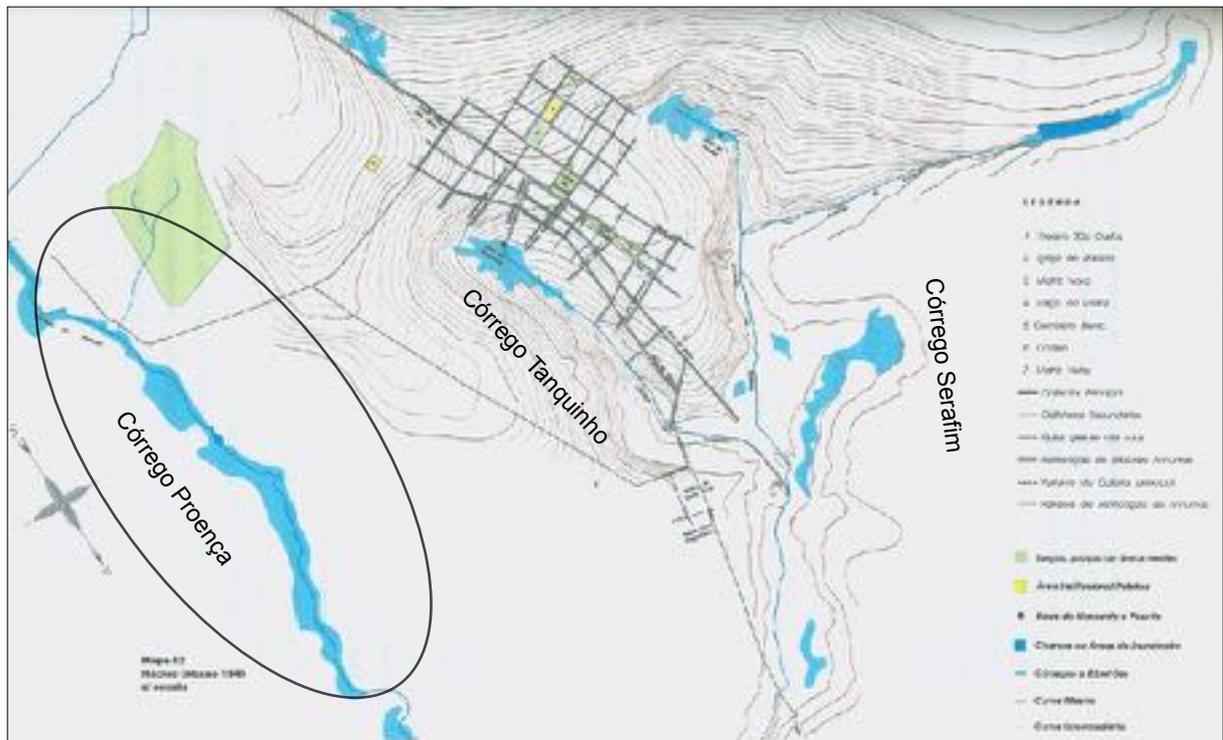
A freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Campinas do Mato Grosso se desenvolveu lentamente, crescendo no sentido da estrada. Isso ocorreu devido à estratégia econômica instalada por Morgado de Mateus, que introduziu o plantio de cana-de-açúcar em pequenos engenhos na beira da estrada. Deste modo, a estrada possuía o papel importante para o desenvolvimento do povoado. Assim, a freguesia de Campinas faz sua relação com a estrada devido a essa estratégia econômica que era o motor da economia nessa região. Os engenhos de açúcar se constituíram principalmente nas vilas de Jundiá, Sorocaba, Mogi-Guaçu e Piracicaba, portanto a freguesia de Campinas fazia parte do conhecido “quadrilátero do açúcar” (CARTY, 2014). Segundo Santos (2002), a produção do açúcar prosperou nessa região devido ao tipo de solo de origem paleozóica, este propiciava um bom cultivo da cana-de-açúcar e uma maior resistência ao esgotamento.

Foi, portanto, a economia açucareira instalada na região que permitiu o desenvolvimento da freguesia. Assim, em 1797, a elite canavieira fez o pedido de elevação do povoado à vila, sendo esta nomeada de Vila de São Carlos. Para isso, foi definida a implantação de edifícios do governo, como a Casa do Conselho, a Câmara, a Cadeia e o Pelourinho, como também o termo da vila (CARTY, 2014).

Com o desenvolvimento econômico, também houve o desenvolvimento urbano da vila. As três ruas originárias do núcleo urbano se consolidaram e ampliaram com a concessão de lotes, agora feita pela Câmara (figura 9). Além da construção de outras edificações importantes, como: a nova Igreja Matriz (1807-1833), o teatro São Carlos (1814) e a Igreja do Rosário (1817) (BADARÓ, 1996). Contudo, a expansão

da cidade ficou confinada entre os córregos e áreas alagadiças ao redor da vila. Ao sul, a rua de Cima termina próximo ao Córrego Serafim, e as travessas acabam no Córrego Tanquinho (SANTOS, 2002).

**Figura 9.** Mapa do núcleo de Campinas 1840.

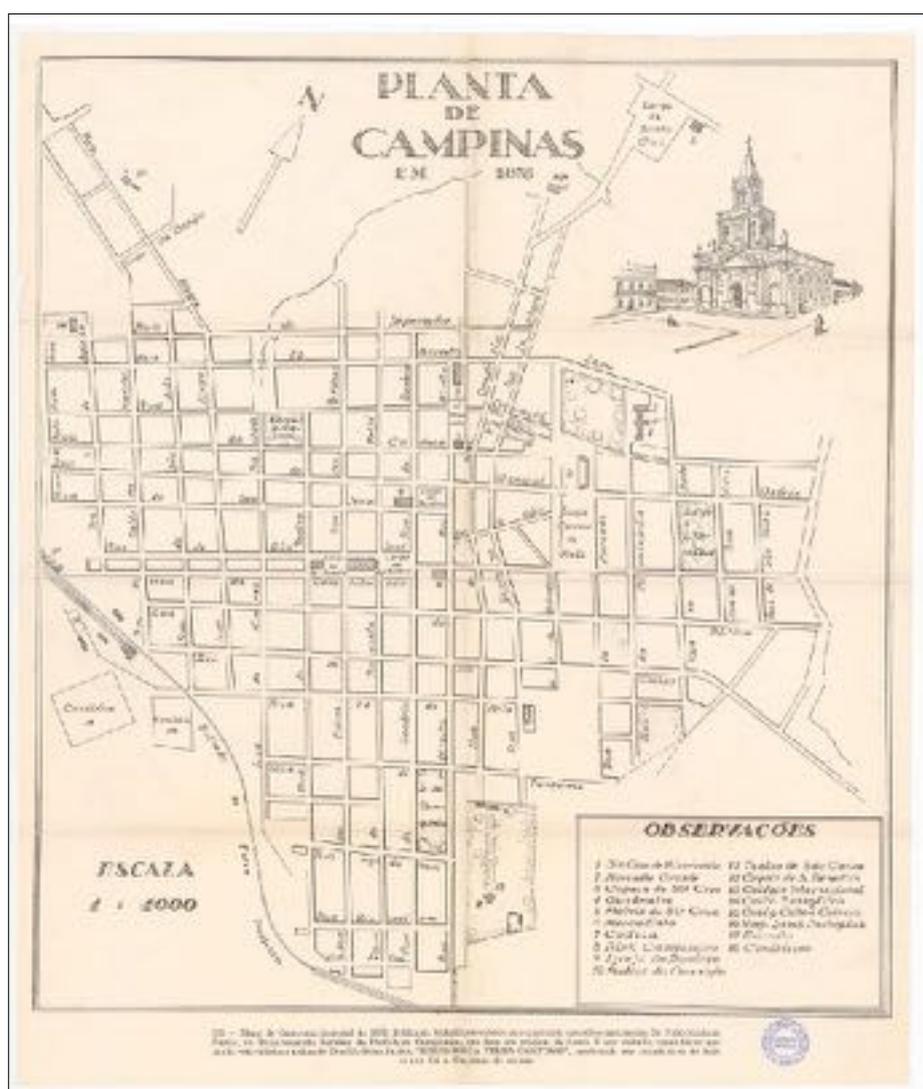


Fonte: Dissertação de Mestrado “O Saneamento de Campinas e a Modernização da cidade: a Implementação dos Sistema de águas e esgoto (1840-1923)”. Autores: João Verde e Marcio Abranches, mapa desenhado com base no mapa de Campinas de 1893. Podemos notar nesse mapa que Campinas, como descrito acima, se mantinha dentro dos limites impostos dos córregos ao redor de seu núcleo urbano. A área circulada em destaque chama a atenção a futura localização da Avenida Norte-Sul.

Em 1842, a Vila São Carlos passa à categoria de cidade, retomando o nome original de Campinas. A economia, nesse momento, se volta ao cultivo do café, assim a cidade acaba se desenvolvendo economicamente, o que também lhe traz um destaque político e social. Em 1850, vemos ainda maiores mudanças ocasionadas pela Lei de Terras, de tal maneira a impactar sobre os conceitos: econômico, político e social do país. Determinou mudanças na configuração espacial, intensificando o adensamento populacional e expandindo as fazendas para terras no interior do estado. Por outro lado, politicamente, foi necessário compreender o conceito de espaço público e privado, tornando a gestão e administração pública mais complexa (CARTY, 2014).

A Lei de Terras ia além de questões sobre a propriedade, estava diretamente ligada às questões de ordem econômica e à busca da ampliação do mercado consumidor, consequente da Segunda Revolução Industrial, refletindo na formação social e na alteração do espaço urbano. Assim, o fim da mão de obra escrava resulta na estratificação social e no desenvolvimento do mercado interno. Por um lado, a terra passa a fazer parte do mercado econômico, resultando na “industrialização” do mercado agrário (COSTA, 2014). Essas mudanças econômicas e políticas propiciaram uma mudança social de grande importância com a “industrialização” do mercado agrário e formou uma nova sociedade com a “burguesia brasileira”, e o fim da mão de obra escrava configurou uma classe de trabalhadores assalariados, nesse caso complementada pelos imigrantes europeus, que vieram para ocupar o lugar dos escravos na mão de obra das fazendas.

**Figura 10.** Mapa de Campinas de 1878.



Fonte: Museu da Cidade de Campinas, autor Dr. Julio Mariano Jr. No mapa, podemos observar em relação à figura 9 a ampliação da malha urbana de Campinas, conseguimos notar que a cidade avança ultrapassando os limites da nascente do Córrego Serafim, como também o Córrego Tanquinho. Nesse mapa, não está presente a área da futura Avenida Norte-Sul, mas a Avenida está a leste em relação ao núcleo urbano.

A partir dessas mudanças sociais, vemos uma reconfiguração espacial da cidade de Campinas, recaindo nos conceitos da nova sociedade burguesa que vinha se formando "... naquele momento [a partir da década de 1870], o ser moderno significava novos padrões sociais, mudanças no modo de produção representava também o anseio de que a fisionomia urbana expressasse a força do capital e o poder da burguesia local." (MONTEIRO, 2002, p.26). Foi necessária uma reorganização urbana de acordo com novos preceitos de embelezamento, racionalidade e higiene; para tanto, foi preciso a instalação de novos equipamentos urbanos que contemplassem esses conceitos. A cidade agora passa a ser o espaço da reprodução do capital. Em 1872, temos a instalação da ferrovia, aproximando Campinas da capital. Este meio de transporte se torna o mais utilizado, tanto para cargas como para pessoas, de forma a conectar com a "civildade" vinda da capital e da Europa. Os telégrafos e as notícias chegavam mais rápido, e a população passava a ter acesso facilitado aos produtos industrializados. Em 1872, a instalação da iluminação a gás permite o desenvolvimento de uma vida noturna na cidade (LAPA, 1996).

A instalação de novos equipamentos urbanos propiciaram as formações de novos bairros, transpondo as barreiras naturais que antes confinavam a cidade. As fazendas próximas dão espaço a novas áreas urbanas com o loteamento dos bairros Bonfim, Fundão e Vila Industrial, relacionado ao interesse comercial da terra e à formação de um mercado imobiliário valorizado pelas melhorias urbanas (CARTY, 2014).

Além dos novos equipamentos urbanos inseridos na cidade, como a Igreja Matriz, o teatro e a estação ferroviária, era necessário criar também novos hábitos na população que fossem condizentes a essa nova estrutura urbana e de acordo com as condutas sociais da ordem burguesa. A legislação toma um papel importante nesse controle social e também no necessário controle de doenças e epidemias; assim, a legislação atuou como instrumento de controle sanitário do meio urbano: "... o sanitarismo era utilizado não só como método de controle de epidemias, mas estava relacionado ao problema de conduta moral da sociedade[...] o tratamento sanitário fazia parte de todo um arcabouço ideológico." (BERNARDINE, 2006,

p.113). Logo, a legislação passa a agir como uma forma de controle social, atuando diretamente sobre o comportamento dos cidadãos, que por outro lado agiam também a constituir mudanças espaciais, relacionadas ao interesse da sociedade burguesa (CARTY, 2014).

Ao final do século XIX, Campinas se encontrava em um estado lastimável. As ruas estavam esburacadas, havia alagamentos nas épocas de chuvas, as pessoas descartavam seus esgotos diretamente na sarjeta, existiam áreas de brejo e pantanosas, que, além de serem locais malcheirosos, eram também utilizados pela população para o despejo de lixo e animais mortos. Ainda por parte da Prefeitura, ocorria a falta de serviços como coleta de lixo, sendo este abandonado por dias nas calçadas (CARTY, 2014).

Para o controle de todas estas questões, a legislação surge como um instrumento na resolução destes problemas. No final do século XIX, foram promulgadas duas legislações municipais que atendiam ao tema de ordem social e sanitária. O conjunto de leis de 1880 do Código de Posturas, que tratava da preocupação com a salubridade da cidade através do embelezamento e modernização. E a Lei nº 43, de 1895, que se constituía de um código de obras, estabelecendo normas sanitárias para as edificações no perímetro urbano (MONTEIRO, 2002).

As mudanças propostas pelos códigos conduziram a uma valorização das terras urbanas devido ao ordenamento racional do espaço público, tal eficiência nas áreas públicas beneficiavam os donos de terras, ou seja, a elite local, de modo que a cidade passa a se configurar como espaço de reprodução do capital. Desse modo, as pretendidas leis agiam na normatização da atuação social sobre o espaço urbano. Sendo pretendida uma organização urbana como: fluidez do trânsito, prestação de serviços públicos, higiene e controle de epidemias. Assim, transformando a cidade colonial em uma cidade burguesa moderna (CARTY, 2014).

Observamos que legislação urbanística atuava como um instrumento planejador, os Códigos de Posturas propostos pelos higienistas no final do século XIX tinham como papel a ressignificação da rua, tornando, o que antes eram espaços de todos os tipos de atividades econômicas e sociais, em espaços de circulação, redirecionando essas atividades ao circuito da vida privada. Isso ocorreu devido às alterações geradas pela Lei de Terras de 1850, que propicia uma

transformação urbana intensa, através de uma setorização espacial com a determinação e demarcação de valores da terra. Por isso, via-se a necessidade de liberar o espaço da rua para a circulação, também tornando-a o limitador entre o espaço público e o privado, através do alinhamento definido pelo arruador. A partir desse momento, existiu um recolhimento de certas atividades, que antes aconteciam nas ruas, para espaços de domínio privado, por isso a necessidade de uma delimitação clara entre o que era público e o que era privado (ROLNIK, 1997).

Com as revisões dos Códigos de Postura, outras questões são levantadas, passa-se a regulamentar também o território privado das edificações. Isso ocorre devido aos problemas de epidemias intensificados pela falta de cuidados sanitários urbanos, alta densidade nos centros urbanos e moradias precárias e insalubres. A preocupação com a salubridade dos edifícios das cidades possibilitou a remoção de atividades indesejadas de certas áreas urbanas, o que favoreceu a valorização imobiliária (ROLNIK, 1997).

## **2.4 ANÁLISE DE ALGUMAS INTERVENÇÕES SANITÁRIAS EM CAMPINAS E O CÓRREGO PROENÇA**

As primeiras intervenções urbanas sanitárias ocorrem antes do primeiro surto de febre amarela em Campinas, isso devido às mudanças ocasionadas pela promulgação da Lei de Terras de 1850, que além de transformar a questão fundiária nacional e comercialização das terras, também transforma os fazendeiros em uma nova classe social. A formação dessa nova classe social desencadeou uma mudança de comportamento, que exigia uma organização do espaço urbano, alterando-o para seu embelezamento, higienização e racionalização. Assim, a comercialização das terras possibilitou uma geração de capital excedente, sendo este passado a ser aplicado no meio urbano, dessa forma os serviços urbanos passam a ser uma forma de exploração capital, gerando lucros através de concessões cedidas pelo governo a homens da elite (CARTY, 2014).

Por outro lado, o acúmulo de riqueza e o fim do tráfico negreiro, que contribuiu para transformar o trabalho escravo em assalariado, proporcionou uma busca por mão de obra livre, que foi alimentada pelos imigrantes. Dessa forma, a cidade de Campinas, sendo parte do comércio agrário do café, observou um aumento considerável de sua população. Ainda, visto que não existia uma completa

instalação de infraestrutura, construiu-se um ambiente propício para a proliferação de epidemias. Assim ocasionando, a partir de 1889, três surtos de febre amarela (ANDRADE, 2002).

Logo, em 1857, já vemos o início de um movimento de alteração do meio urbano colonial para o burguês, com a construção de um chafariz na cidade, que em 1873 foi complementado pela canalização do Córrego Tanquinho, assim alimentando outros três chafarizes, nos largos do Teatro, do Rosário e da Santa Cruz (SALGADO, 1990, e ANDRADE, 2002). Por outro lado, temos o investimento de capital privado com a implantação das Companhias de estrada de ferro Paulista e Mogiana, em 1872, a inauguração do trecho Jundiaí-Campinas e, em 1875, o trecho Campinas-Mogi-Mirim, mais adiante, em 1894, a ligação Campinas-Sousas-Joaquim Egidio e o bairro Funil (atual Cosmópolis) em 1899 (CARTY, 2014).

Ainda tivemos outros serviços instalados por concessão da empresa privada. Em 1872, foi fundada por Joaquim Egidio de Sousas Aranha a Companhia Campineira de Iluminação e Gás, que construiu o Gasômetro, instalando gás canalizado em vários pontos da cidade, sendo em 1875 inaugurada a iluminação pública de Campinas (LAPA, 1996). Em 1887, foi fundada a Companhia Campineira de Águas e Esgoto (CCAEE), que contratou Antonio Francisco de Paula Souza para desenvolver um projeto de captação de água para cidade (ANDRADE, 2002).

Segundo Santos (2002), em 1880, Paula de Souza, vistos os trabalhos de canalização do Córrego Tanquinho e seu conhecimento como engenheiro, organiza a "Associação das obras Hidráulicas e Melhoramentos da cidade de Campinas", na tentativa de estabelecer rede de saneamento de água e esgoto na cidade. Essa associação tinha como intenção explorar esse serviço público no regime de concessão a longo prazo.

Para tanto, Paula de Souza fez um levantamento dos mananciais hídricos da região, estudando a forma mais econômica de realizar o projeto, direcionando a escolha para dentro do perímetro de Campinas (SANTOS, 2002; CAMPOS, 2010). Seu trabalho foi realizado nos moldes dos preceitos do urbanismo moderno, calcado em um estudo técnico. Santos (2002) nos coloca a relação de Paula de Souza com o estudo do trabalho de Idelfonso Cedrà<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Engenheiro que introduziu o conceito de urbanismo como disciplina, construindo uma teoria científica para os estudos urbanos; suas principais realizações foram o Projeto de Expansão de Barcelona de 1859 e a Teoría General de Urbanización de 1867 (CHOAY, 2010)

Assim, Paula de Souza se apropriou de estudos matemáticos para calcular o fornecimento diário de água necessário para Campinas, chegando ao resultado de 256 litros por dia por habitante, como também estudos topográficos e sondagens geológicas. Dessa forma, apresentou o Ribeirão Anhumas como uma bacia promissora, indo além, observa como parte dessa bacia a nascente do Córrego Campinas Velha ou Proença como um forte candidato, tomando por questão que a proximidade com a cidade baixaria o custo de implantação do projeto (CAMPOS, 2010).

Paula de Souza chega à conclusão de que tal projeto deveria ser implantado de forma contínua, ou seja, distribuído por uma rede de fornecimento domiciliar; agregado também a uma rede de coleta de esgoto, que deveria ser dirigido para fora da cidade, sendo ainda depurado pelo solo, diferente do despejo direto no rio (CAMPOS, 2010). O projeto foi apresentado à Câmara Municipal junto com um memorial descritivo, planilha de custo de implantação sendo inferior à captação sugerida do Rio Pinheiro e Rio Atibaia, contudo prevaleceu a proposta de captação dos Ribeirões Iguatemi e Bom Jardim, afluentes do Ribeirão Pinheiro (SANTOS, 2002).

Em 1897, a Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo admite o Engenheiro Francisco Saturnino de Brito como chefe do Segundo Distrito de saneamento, que possuía sede em Campinas, dessa forma o governo do estado toma as rédeas no financiamento de um conjunto de obras para o controle da epidemia na cidade de Campinas (CARTY, 2014).

As obras possibilitaram o controle do surto da epidemia, como também o controle do espaço urbano de Campinas, resultando na canalização de córregos, no controle da distribuição de água, na drenagem urbana e pavimentação de vias, transformando e modernizando a cidade através de um planejamento urbano e controle através do projeto (CARTY, 2014). A atuação do engenheiro Saturnino de Brito foi indispensável para o controle das epidemias na cidade de Campinas. Como destaque a suas obras, vemos a alteração do projeto de captação de água, elevando o ponto de coleta nos Ribeirões Iguatemi e Bom Jardim, como também a recomendação da instalação de hidrômetros, a revisão dos projetos de drenagem da cidade, o projeto de uma avenida às margens do Córrego Serafim, mantendo este

aberto, e o projeto da avenida Anchieta sob o Córrego Tanquinho canalizado (ANDRADE, 2002).

Certamente a febre amarela estagnou o crescimento urbano e econômico de Campinas, iniciando sua recuperação no início de 1900. Porém, a Primeira Guerra Mundial propiciou uma instabilidade do preço do café, assim novas culturas foram introduzidas para complementar a produção do café, com destaque ao algodão, possibilitando a instalação da indústria têxtil na região, que foi alavancado devido à paralisação de importação ocasionada pela Primeira Guerra Mundial (BADARÓ, 1996).

Vemos no início do século XX uma expansão urbana da cidade de Campinas, como o adensamento da área central e a consolidação dos bairros Cambuí, Guanabara, Ponte Preta e Vila Industrial, como constatado por Villela Filho (2006), que também observa que houve poucas atuações urbanas no vale do Córrego Proença, este portanto apresentando-se como uma barreira para a expansão urbana da cidade.

Ao final do período da década de 1910, inicia-se a obra da Avenida Orosimbo Maia. O seu prolongamento é feito em 1925, alcançando o Córrego Proença, com isso vemos mais uma nova expansão urbana da cidade, sendo esta oportunidade aproveitada pela iniciativa privada na formação de novos loteamentos, no qual utilizaram as terras de antigas fazendas de café na proximidade da cidade, resultando em loteamentos desconexos e distantes das áreas urbanizadas, sendo formados sem planejamento da Prefeitura, gerando uma descontinuidade urbana, além de falta de infraestrutura. O que de certa forma trazia preocupações em torno da questão sanitária da cidade, resultando em uma preocupação da elite campineira, entre outras questões, de um controle espacial melhor elaborado para cidade indicando um novo ciclo de planejamento da cidade de Campinas (CARTY, 2014).

Se estudarmos o mapa de 1929 de Campinas (figura 12), percebemos que, mesmo com os estudos de Paula de Souza e as intervenções sanitárias realizadas nas décadas anteriores, o Córrego Proença segue com seu leito natural, não ocorrendo grandes transformações na área. Também podemos notar, por esse mapa, que ocorreram inúmeras expansões com a abertura de novos loteamentos, contudo a região próxima ao Córrego Proença segue sem alterações, provavelmente por não ter sofrido nenhum impacto de urbanização nessa área no período anterior.

## **2.5 O PROJETO E A CONSTRUÇÃO DA AVENIDA NORTE-SUL DE CAMPINAS**

Na década de 1930, existia um interesse crescente da elite campineira na oportunidade de investimento na área imobiliária, como também no melhoramento da infraestrutura urbana, compatível a uma cidade em consonância com o acúmulo de capital, de modo a possibilitar uma gestão sobre a atuação do capital privado na expansão urbana da cidade. Os investimentos em reforma sanitária nas cidades brasileiras possibilitou que a terra urbana se tornasse uma fonte de rendimento, que gerou um ganho de força na produção imobiliária, tornando o negócio imobiliário extremamente rentável. Logo, os investimentos em melhorias urbanas também eram altamente lucrativos (ROLNIK, 1997).

Este interesse não acontecia apenas em Campinas, mas também em outras cidades brasileiras. Como visto anteriormente, no final do século XIX, a legislação urbanística passa a atuar como um instrumento planejador com os Códigos de Posturas propostos pelos higienistas. A preocupação com a salubridade dos edifícios das cidades possibilitou a remoção de atividades indesejadas de certas áreas urbanas, o que favoreceu a valorização imobiliária. Nesse período, inicia-se a fase dos “Planos de Melhoramentos”, que idealizavam concretizar uma imagem pública da cidade de espaços ordenados, um cenário para elite burguesa. Os Códigos se ocupavam em normatizar o desenho das moradias de baixa renda e do proletariado, estabelecido pelo higienismo diante da preocupação das epidemias que assolavam os centros urbanos do país (ROLNIK, 1997).

Logo, a atuação da iniciativa privada na expansão urbana de Campinas é incentivada pela promulgação da Lei Municipal nº 308, de 1920, que concede à iniciativa privada atuar na construção de habitação popular com o benefício de isenção de impostos (VILLELA FILHO, 2006). O resultado foi a valorização da terra urbana, que promoveu uma escassez de terras, não por falta de áreas, mas pelo interesse de criar reservas de terras à espera da valorização, resultando em uma demanda e uma expansão urbana na busca de terras mais baratas. Isso resultou na criação de empresas de loteamento, como analisado por Badaró (1996), o que proporcionou a formação de áreas loteadas ao redor do centro de Campinas.

Inicia-se um debate no âmbito político pela necessidade de um maior controle espacial da cidade de Campinas, onde o Prefeito Orosimbo Maia (do Partido Republicano Paulista, PRP) e o vereador Waldemar Belford Mattos (do Partido Democrata, PD) eram as figuras preponderantes deste debate. O Prefeito Orosimbo Maia abriu uma concorrência pública, em 1927, para o levantamento do novo mapa cadastral da cidade, que foi entregue em 1929. Aproveitando a finalização da planta Cadastral de Campinas, que possibilitou observar a expansão da cidade e analisar melhor as necessidades de melhorias, o vereador Mattos entrou com a proposta de um projeto de remodelação da cidade de Campinas na Câmara Municipal, introduzindo nesse debate a vinda do engenheiro Anhaia Mello como autor da remodelação.

Segundo Krogh (2018), as diferenças políticas entre o prefeito e o vereador acabaram por ofuscar a figura do vereador, emergindo a do prefeito, que faz o convite ao engenheiro Anhaia Mello para a formulação de um relatório técnico para Campinas, acompanhado por auxiliares, os engenheiros Carlos Stevenson e Oliveira Filho.

Contudo, uma série de acontecimentos não permite a concretização da contratação do engenheiro e levou ao atraso na elaboração do Plano para Campinas. Em outubro de 1929, a quebra da Bolsa de Nova Iorque gera uma crise econômica mundial, que diminuiu a demanda por café, encolhendo a produção cafeeira em Campinas, que resultou na redução de dois terços das áreas de plantio na cidade, o que direcionou as atividades econômicas para a indústria e proporcionou um aumento de habitantes na área urbana. Em seguida, em 1930, o Golpe de Estado de Getúlio Vargas resultou no convite de Anhaia Mello para assumir o cargo de Prefeito da cidade de São Paulo, impossibilitando-o de concretizar o projeto de remodelação de Campinas. Ainda em 1932, a Guerra Paulista consumiu o fundo monetário de Campinas e constituiu um cenário de instabilidade política com o fechamento da Câmara Municipal e as constantes trocas de chefes do Executivo (KROGH, 2018).

As mudanças políticas ocasionadas pela entrada de Getúlio Vargas no governo constituíram uma política centralizada no poder federal, para tanto foram extintas as Câmaras Municipais, e a nomeação dos Prefeitos passou a ser feita pelos interventores estaduais (KROGH, 2018).

O debate sobre o Plano de Melhoramentos é retomado em 1933, através de uma palestra do engenheiro Carlos Stevenson<sup>6</sup> no Rotary Club, retomando todo o debate iniciado em 1929 e ampliando-o através de uma proposta viária para a cidade. Além disso, Carlos Stevenson acompanhou a visita e provavelmente teve acesso ao relatório de Anhaia Mello para Campinas. Ainda em sua apresentação menciona, como proposto por Anhaia Mello, a necessidade de um *zoning* para Campinas, com o papel de complemento à proposta de remodelação viária apresentada por Stevenson, no qual o zoneamento faria o controle de alocações das atividades e utilizações urbanas (BADARÓ, 1996; SANTOS, 2002; KROGH, 2018).

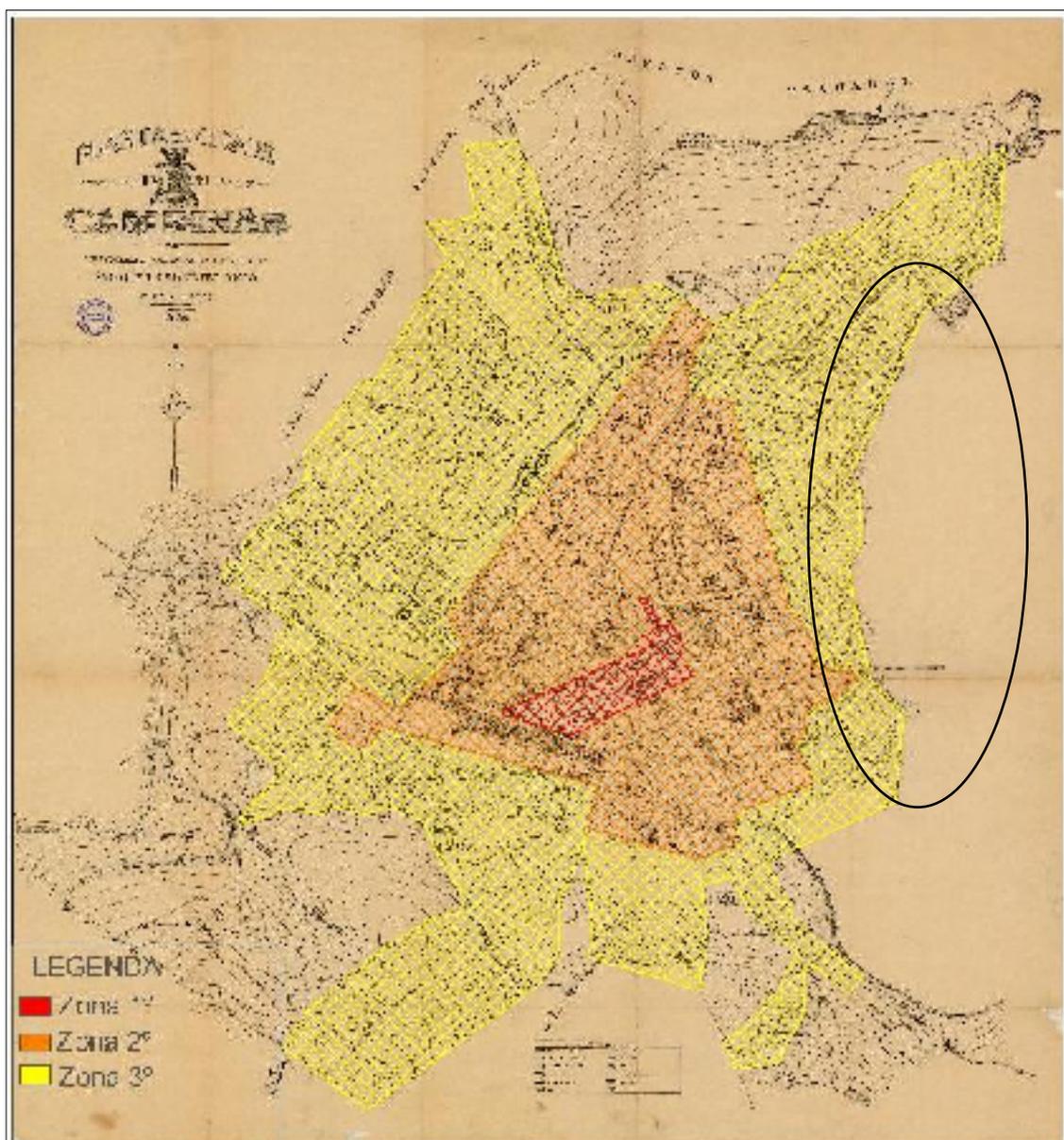
Neste mesmo período, estava sendo elaborado um novo Código de Construções, que foi promulgado em 16 de março de 1934 através do Decreto nº 76, conhecido como Código de Construções, Posturas Municipais de 1934. Seu principal conteúdo era a normatização das edificações da cidade de Campinas, como também tratava das condições entre lote e via pública e ainda regulamentou as futuras instalações públicas (CAMPINAS, 1934). Segundo Santos (2002), o novo Código era um aparato para a remodelação da cidade de Campinas, tanto tratando em sua legislação da modificação do perímetro urbano quanto na proposição de um zoneamento para cidade no artigo 1º.

O zoneamento foi constituído de forma simples, dividindo a cidade em 4 zonas concêntricas, instituindo o limite de cada zona utilizando como marco as ruas e as avenidas. Cada uma dessas zonas possuía regulamentos específicos: a zona 1 era a região central; as zonas 2 e 3, áreas residenciais, e a zona 4, a área rural (CAMPINAS, 1934).

---

<sup>6</sup> Carlos Stevenson era um membro proeminente da elite campineira, sendo o presidente dos Conselhos Consultivos Municipais até 1936, além de fazer parte da Secretaria de Obras e Viação de Campinas, que em 1933 tinha como diretor o engenheiro Perseu Leite de Barros, que no ano seguinte seria nomeado prefeito de Campinas pelo interventor de São Paulo, Armando Salles de Oliveira (KROGH, 2018).

**Figura 11.** Mapa de Campinas de 1929.

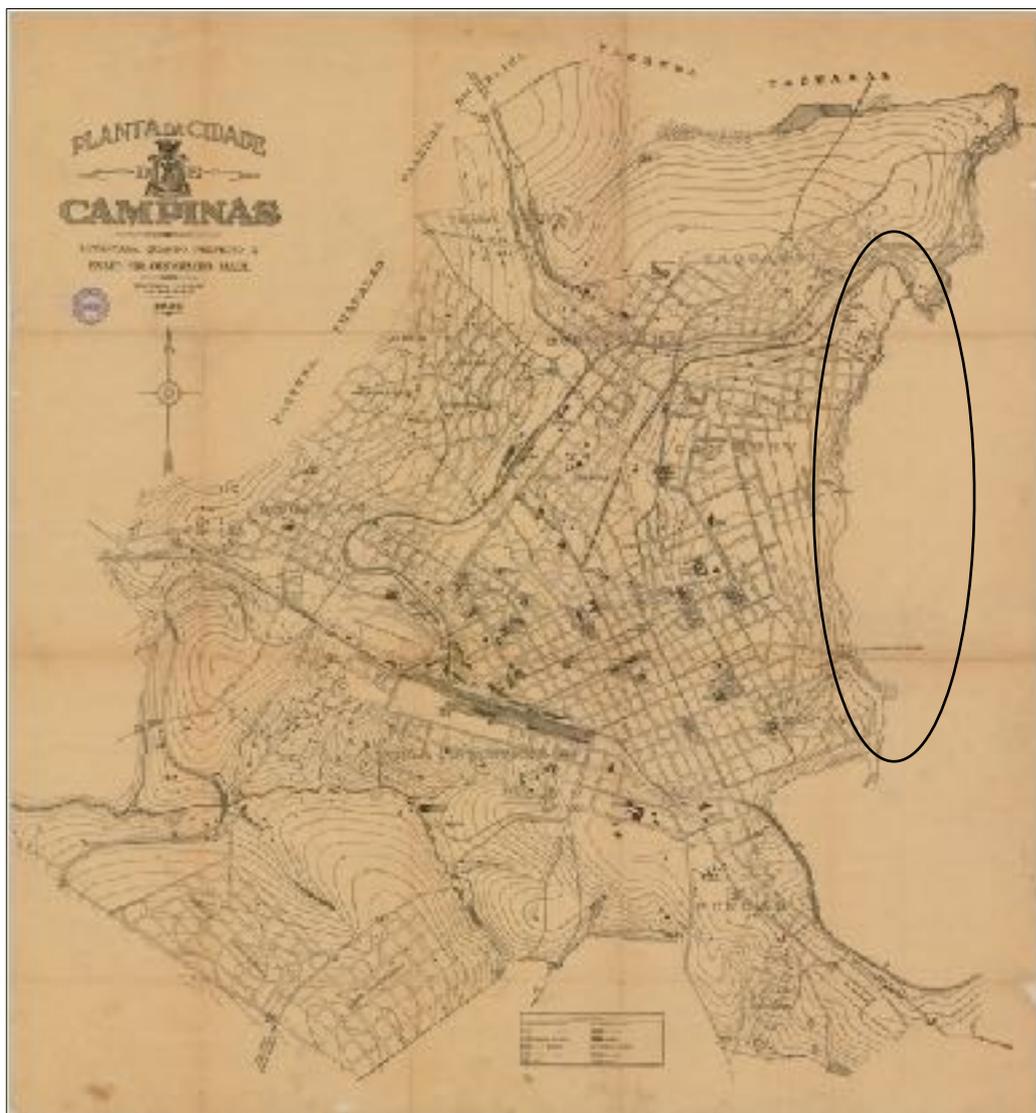


Fonte: Mapa de Campinas de 1929 com modificações demonstrando o zoneamento proposto pelo Decreto nº 76, de 1934. Nota-se que a região do Córrego Proença, demarcada, de um lado se encontra dentro da zona 3 e do outro lado dentro da zona 4 que pertence a uma área rural da cidade.

Se observarmos o trecho da região da futura Avenida Norte-Sul, notamos que a margem esquerda do Córrego Proença se encontra dentro da zona 3, porém, a margem direita faz parte da zona 4, considerada área rural (figura 11). Através do histórico de formação da cidade de Campinas, sabe-se que os bairros ao redor do córrego só foram loteados a partir de 1945. Anterior a isso, Campinas estava passando por reformas sanitárias.

Após a Conferência ocorrida no Rotary Club, o Interventor do Estado autoriza a Secretaria de Viação e Obras de Campinas a contratar o engenheiro Prestes Maia, que acaba concebendo o Plano de Melhoramentos de Campinas (BADARÓ, 1996).

**Figura 12.** Mapa de Campinas de 1929.



Fonte: Museu da cidade de Campinas. Nota-se a clara expansão urbana da cidade de Campinas em relação à figura 10, contudo percebe-se que a região da bacia do Córrego Proença não sofre alterações. Em destaque, temos o Córrego Proença, local da futura localização da Avenida Norte-Sul.

O Plano de Melhoramento de Campinas foi o ponto de partida para a construção da Avenida Norte-Sul. Este Plano consistia em algo muito próximo ao Plano de Avenidas de São Paulo, pois ambos estavam fundamentados em uma estrutura viária baseada em conceito de radiais. O Plano de Melhoramento de Campinas propôs o alargamento de algumas vias da área central da cidade, modernizando o seu centro e permitindo um maior fluxo nessa região, como também a abertura de novas avenidas que fariam uma conexão com as áreas de expansão da cidade, permitindo que novos loteamentos fossem implantados (CARTY, 2014).

A proposta feita por Prestes Maia estava fundamentada em estudos urbanos norte-americanos e europeus. Assim como feito para o Plano de Avenidas da cidade

de São Paulo, notamos através da análise de diversos autores, como Toledo (1996) e Badaró (1996), que o projeto urbano para Campinas está embasado em projeções científicas do urbanismo, utilizando técnicas de coletas de dados comprobatórios. Portanto, Prestes Maia fez a observação do crescimento urbano de Campinas e seu desenvolvimento industrial para as próximas duas décadas (CARTY, 2014).

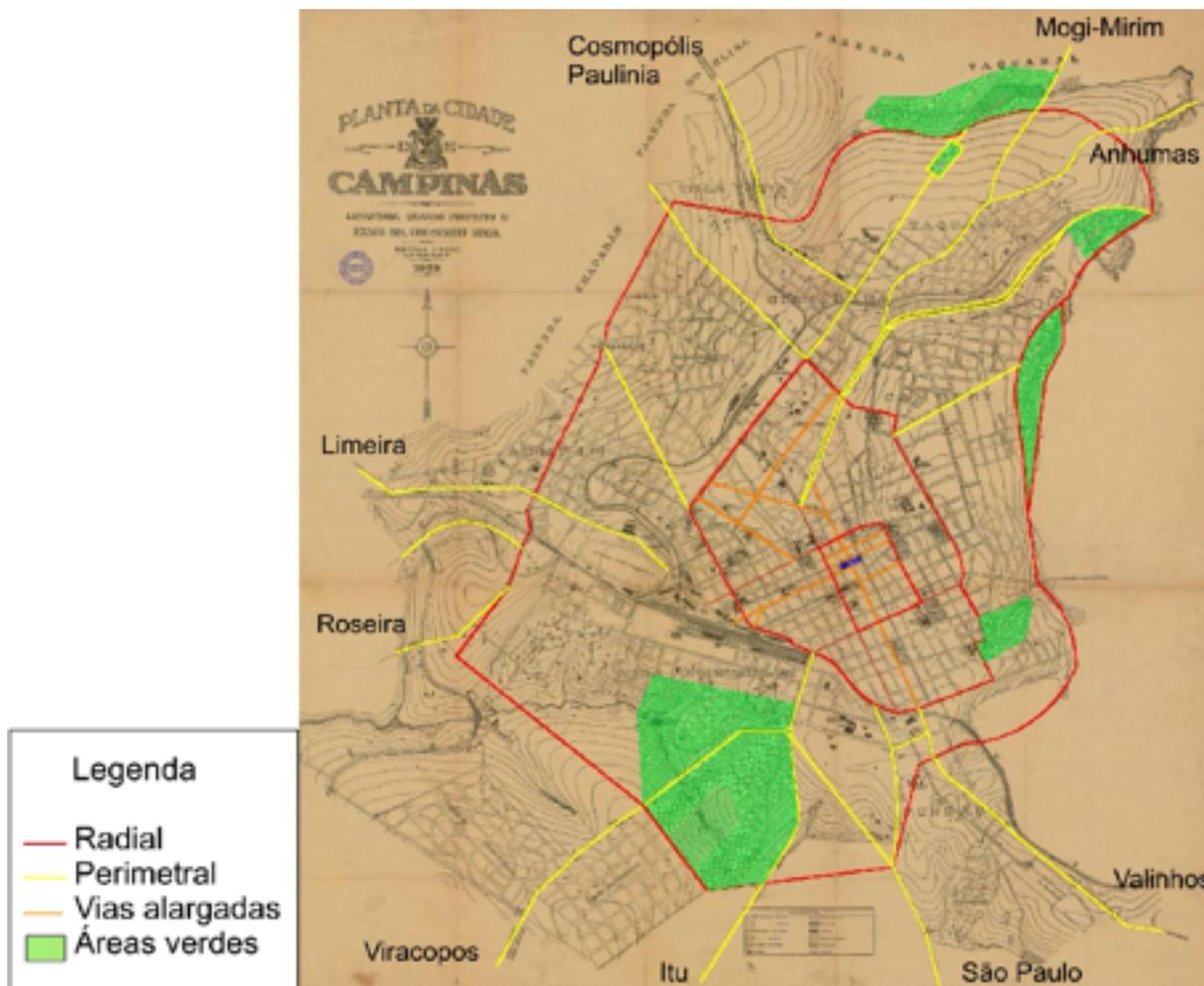
Por outro lado, o urbanista fez uma análise morfológica da cidade, constatando uma formação radioconcêntrica, encontrando na área central uma concentração comercial e de serviços e nas periferias o uso residencial (CARTY, 2014). Assim como resultado da proposta urbana para Campinas, Prestes Maia reforça essa morfologia criando um plano viário constituído por vias principais em radiais com a conexão por avenidas perimetrais (figura 13) (CARTY, 2014 e BADARO, 1996).

**Figura 13.** Plano de Melhoramento de Campinas de 1934 no mapa de Campinas de 1929.



Fonte: Estudo Preliminares, Prefeitura de Campinas, 1935. O mapa demonstra o anteprojeto para o Plano de Melhoramentos para cidade de Campinas feita pelo urbanista Prestes Maia, utilizando como base o Mapa de Campinas de 1929. A área destacada pelo círculo é a proposta da construção da Avenida, que futuramente seria a Norte-Sul.

Figura 14. Plano de Melhoramentos de Campinas de 1935.



Fonte: CARTY, Carolina Gabriel, 2014. O Mapa representa a proposta de Prestes Maia para o Plano de Melhoramento de Campinas de 1934. As linhas amarelas representam as radiais; em vermelho, temos as perimetrais; as linhas em laranja são as ruas que sofreram alargamentos, e as áreas em verde são as propostas de parques e espaços livres. O círculo demarca onde se localizará a Avenida Norte-Sul.

A figura 14 foi desenhada por Carty (2014), esta nos auxilia na descrição da proposta do Plano para Campinas. As radiais (amarelas na figura 14) externas seriam as avenidas de entrada da cidade, sendo a continuação das estradas para o interior da área urbanizada. As radiais externas encontrariam com a perimetral (vermelho figura 14) externa, esta faria a conexão intrabairros formando um grande anel, proporcionando a circulação fora da área urbanizada. A perimetral externa teria característica de “parkways”, como descrito no Ato nº 118 da proposta do Plano de Melhoramentos de Campinas. Assim sendo, uma avenida formada por 4 a 6 faixas de rolamento, que além de fazer as conexões intrabairros também ligariam as áreas verdes e parques da cidade, tanto os existentes, quanto os propostos pelo Plano.

Seguindo a continuação da proposta, estariam as radiais internas, estas seriam a continuação dos eixos das radiais externas depois de cruzados com a perimetral externa, indo no sentido do centro, dando de encontro com a perimetral média, o papel das radiais internas seria a conexão bairro-centro. A perimetral média seria um segundo anel interno na malha urbana que contornaria a área central, possibilitando cruzar a cidade, evitando passar pelo centro, o que desafogaria o tráfego de automóveis no centro e faria uma conexão mais direta aos bairros.

Por fim, o Plano propõe uma perimetral interna, que formaria um quadrado na área central, este seria o resultado de uma estratégia de diminuição do congestionamento da área central através do alargamento de ruas já existentes, sendo reforçado pela formação de um eixo, que contribuiria para criação de uma perspectiva monumental com o Canal do Saneamento da Avenida Orosimbo Maia com a Estação Ferroviária na rua dos Expedicionários.

Além da proposta viária, descrita acima, o Plano faz a proposta de ampliação de parque e áreas verdes para a cidade, observando a questão sanitária que já vinha sendo debatida, principalmente o conceito de que espaços livres no meio urbano propiciavam a menor proliferação de doenças. Ainda, a ampliação das áreas verdes qualificariam o espaço urbano introduzindo locais para lazer e esporte. Para isso, Prestes Maia realizou um estudo, no qual observa as proporções de áreas verdes por habitantes em cidades da Europa e Estados Unidos, notando que Campinas possuía índices bem inferiores, logo, propõe a construção e aumento de parques, como a Lagoa do Taquaral, e áreas verdes (CARTY, 2014).

Prestes Maia ainda chegou a elaborar uma proposta habitacional, baseada nos conceitos do urbanismo moderno, contudo a proposta não foi aprovada, não fazendo parte do Ato nº 118, que viabilizou implantação do Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas. Outras propostas também foram deixadas de lado, como uma proposta de administração pública para a cidade, a criação de uma Secção Agrícola e o fortalecimento da participação civil através da formação de Comissões Cíveis. Todas essas propostas estão descritas no documento de Exposição Preliminar de 1935 (CAMPINAS, 1935).

Visto o Plano de Melhoramento para Campinas de Prestes Maia, achou-se necessário uma análise mais profunda da perimetral externa, a qual estaria localizada na Avenida José de Souza Campos, hoje conhecida como Norte-Sul.

Portanto, foi necessário retomar a proposta de Prestes Maia para compreender qual seria o papel da perimetral externa, que seria construída. Acessando o documento que corresponde a tal proposta, conhecido como Exposição Preliminar do Plano de Melhoramento, pertencente ao arquivo digital da Prefeitura de Campinas (<[http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/cultura/planos-diretores/exposicao\\_preliminar\\_1935.TIF](http://www.campinas.sp.gov.br/arquivos/cultura/planos-diretores/exposicao_preliminar_1935.TIF)>).

Prestes Maia, primeiramente, elenca as finalidades gerais para a perimetral, sendo que essa deveria ser econômica, ter um apelo estético (nos padrões do urbanismo moderno), higienista, circulação e segurança. Vemos portanto, que a sua finalidade está diretamente ligada ao conceito de planejamento moderno. Observando a finalidade específica, Prestes Maia elenca e faz o raciocínio de como seriam essas finalidades. Primeiro ele levanta a questão do tráfego, colocando que Campinas possui várias conexões e entradas de estradas na cidade, logo a perimetral externa serviria como conexão dessas entradas sem a necessidade de cruzar toda a cidade; por outro lado, os novos bairros em formação, ao redor da área central, teriam a facilidade de uma conexão, não sendo necessária a ida ao centro para acessar outros bairros. Assim, esta via estaria liberando o centro da cidade de um número maior de carros trafegando (CAMPINAS, 1935).

A perimetral externa também serviria como uma via de passeio, sendo essa tratada como uma “*parkway*”, assim Prestes Maia descreve tal avenida como uma via larga, arborizada, acompanhando um fundo de vale, possuindo características que permita ao automóvel desenvolver maior velocidade (CAMPINAS, 1935).

Visto que nosso objeto de pesquisa é qualificado por seu planejador como uma *parkway*, logo, vemos a necessidade de compreender esse termo. O termo surge no início do desenvolvimento do urbanismo como disciplina, no Estados Unidos, sendo seu criador o paisagista urbanista Frederick Olmsted. Olmsted produziu uma série de projetos paisagísticos embasados no planejamento urbano nas cidades norte-americanas, conduzidas de forma a criar áreas de recreação e cultura para a população. Seus conceitos estavam baseados na ideologia europeia reformista e determinista, e seus trabalhos evidenciavam o valor da vida doméstica (BEVERIDGE, 1995).

Os projetos paisagísticos de Olmsted tiveram grande influência no planejamento urbano, visto que o paisagismo por ele criado consistia em um sistema

de parques, ou seja, um conjunto de áreas verdes públicas de lazer, atividades e contemplação, que se estendiam pela cidade, conformando um grande sistema conectado por parques lineares e bulevares, que eram nomeados *parkways*. Esses sistemas, presentes em vários de seus projetos, a exemplo das cidades de Chicago e Boston, faziam parte de uma ideologia sanitária e modernista, no qual as avenidas tinham como principal característica conectar essas áreas verdes, sendo sua morfologia vias amplas com canteiros centrais arborizados, as quais se adaptam ao relevo natural (BEVERIDGE, 1995).

**Figura 15.** Mapa do Sistema de parques de Boston, MA.



Fonte: National Park Service Olmsted Archives <[https://en.wikipedia.org/wiki/Emerald\\_Necklace#/media/File:Olmsted\\_historic\\_map\\_Boston.png](https://en.wikipedia.org/wiki/Emerald_Necklace#/media/File:Olmsted_historic_map_Boston.png)>, data de acesso: 03/05/2016. Podemos observar nesse Plano para Boston, como as avenidas arborizadas conformam um parque linear, conectando três áreas verdes maiores, as avenidas se apropriam do relevo natural para sua morfologia.

Foi a partir da aprovação do Plano de Melhoramentos de Prestes Maia que se iniciaram modificações próximas ao Córrego Proença. Nesse momento, as terras ao redor da região prevista para implantação da perimetral externa (figura 14) se valorizaram. Vemos um clássico exemplo da apropriação da iniciativa privada da infraestrutura instalada pelo poder público. Assim, com a aprovação do plano, os primeiros desmembramentos das terras ocorrem na Chácara Paraíso, que pertenceu a Antonio Manuel Proença e, com sua morte, em 1904, foi herdada pela família, tendo como administrador dessas terras o herdeiro-mor Arlindo Joaquim de Lemos (SANTOS, 2002). Para que houvesse o desmembramento, loteamento e vendas das terras de Proença, foi fundada a Companhia Imobiliária Campineira em 1943, sendo Arlindo Joaquim de Lemos o diretor (VILLELA FILHO, 2006).

O primeiro loteamento que desencadeou o processo de ocupação no entorno da Avenida Norte-Sul foi o Jardim Proença da Companhia Imobiliária Campineira; a partir deste, foram aprovados mais 11 projetos no decorrer de 20 anos. O lançamento destes primeiros loteamentos ocorreu em 1945, aprovado pelo Decreto nº 90, de 7 de abril de 1945. Para lançamento de tal loteamento, foi publicada no Jornal Correio Popular, no dia 24 de dezembro de 1944, uma propaganda sobre o novo bairro (VILLELA FILHO, 2006). Desde já, vemos a forte atuação do mercado imobiliário sobre a formação urbana e econômica, incorporando a questão imobiliária à cultura brasileira, fortalecendo desde já a terra como um agente capital.

“A Imobiliária Campineira anuncia na véspera de Natal, a formação de um bairro na antiga chácara do Proença. A área de 300mil metros quadrados seria retalhada em pequenos lotes, todos eles para a construção de residências e vendidos a longo prazo e a preços ao alcance de modestas bolsas [...] os campos que ainda contornam a cidade nos bairros às vezes não muito distantes do centro urbano, talvez sejam apreciados com um adorno lírico para os olhos românticos de umas tantas pessoas. Mas confessemos, semelhante adorno é antiquado para a roupagem de construções da Princesa D’Oeste, que já não é a mesma cidade provinciana, em ambiente imperial de fim de século.”(apud VILLELA FILHO, 2006, p.82)

Percebemos aqui que a propaganda se utiliza de um discurso qualificador do espaço para promover a valorização do bairro Jardim Proença. Observando o anúncio, notamos sua estratégia: por um lado, a proximidade do bairro a áreas de campos, porém, por outro lado, coloca a formação de uma área moderna na cidade, diferente do seu centro antigo, destacando que essa modernidade seria uma forma de “progresso” que caberia a cidade de Campinas.

No início do século XX, em Londres, houve a aliança entre empreendedores imobiliários e empresas do setor de transporte coletivo para a criação de um *marketing* baseado em uma representação de um estilo de vida urbano para a venda de moradias para a massa, formando o processo de financeirização da moradia (SOUZA e RIBEIRO FILHO, 2017). Ainda, segundo Souza e Ribeiro Filho (2017), esse processo foi apropriado no Brasil para o século XXI na venda de condomínios fechados. Contudo, observamos acima o início desse processo, de forma primitiva, possibilitando a financeirização da moradia pela classe média através de um discurso de publicidade.

No Decreto nº 90, de 1945, que autoriza a criação do bairro Jardim Proença, o artigo 8 dispõe da obrigatoriedade de o loteador canalizar o córrego existente nos terrenos loteados, tendo este que estar em acordo com o projeto para a canalização do córrego segundo a Diretoria de Obras e Viação do Município (CAMPINAS, 1945).

Portanto, o resultado foi a canalização do córrego no trecho da atual avenida Princesa D'Oeste e o canal nas imediações da Associação Atlética da Ponte Preta, onde, no período de 1944 a 1948, foi construído o Estádio Moises Lucarelli (VILLELA FILHO, 2006).

No ano de 1946, temos a aprovação do arruamento do loteamento Nova Campina através do Decreto nº 121, este na margem direita do Córrego Proença, no limiar da Avenida José de Souza Campos. A propriedade da terra que formou o bairro, conhecida como Chácara das Laranjeiras, pertencia a Alzira Ferreira Coutinho e Familiares, que fundaram a Companhia Imobiliária Nova Campinas (VILLELA FILHO, 2006).

O loteamento Nova Campinas se diferencia em muitos pontos do Jardim Proença, primeiramente porque se tratava de um loteamento para uma classe social mais alta, e também a utilização do conceito urbano de bairro-jardim, já usado na cidade de São Paulo para os bairros de elite, sendo esse projeto de Jorge Macedo Vieira (VILLELA FILHO, 2006). Jorge Macedo Vieira era engenheiro civil e trabalhou para a *City of São Paulo Improvement and Freehold Land Company Limited*, conhecida como Cia. City. Esta empresa foi responsável pelo projeto dos bairros-jardins da cidade de São Paulo. Após atuar na Cia. City, foi trabalhar em seu próprio escritório, onde, influenciado pelo conceito americano de *city beautiful* e os conceitos ingleses de *garden city*, projetou diversos planos urbanísticos, dentre os quais o bairro Nova Campinas, Chácara da Barra e Vila Isa, em Campinas (SILVA e BERLINI, 2015). Macedo Vieira também foi o responsável pelo projeto da Avenida José de Souza Campos, juntamente com o projeto do bairro Nova Campinas, visto que o Decreto nº 121, sobre a aprovação do loteamento Nova Campinas, no seu artigo 13, dispunha da obrigatoriedade de drenagem das áreas alagadiças e pantanosas, sendo feita a canalização e retificação de um trecho do Córrego Proença, somada à construção de uma área verde para lazer, que também serviria de área de inundação (CAMPINAS, 1946).

Em setembro de 1947, o Jornal Correio Popular traz uma nota referente ao crescimento dessa região onde estava sendo implantada a Avenida Norte-Sul e seus novos loteamentos. O título do artigo era “A Velha Campinas Emprestou a Bota dos Bandeirantes... e Avança com bairros novos, nas áreas das antigas fazendas de café”.

“Tem crescido cidades. Muitos núcleos novos de população surgem todos os dias, em sítios onde anos ninguém julgaria pudesse vir a ser habitado tão depressa. Tomem-se por exemplo alguns casos: há 12 anos atrás, 1935, a rua Coronel Quirino era, praticamente o extremo da cidade, dela para baixo, além de umas casas aqui e ali, casas paupérrimas, só havia estrada de gado. Quando se construiu o primeiro grupo de casas modernas, na rua General Osório, em plena estrada de gado, aquilo foi considerado um arrojo distância. O atras do Bosque, o que havia? Ao lado dele, no início da Coronel Quirino, quem pensa em construir? Entretanto, o velho e primeiro sítio da cidade, Campinas Velha, rejuvenesce e acorda para estirada magnífica no conjunto do progresso de Campinas. Por todos os lados é assim, Campinas cresce da noite para dia. Fazemos outrora, se tornam cidade, antigas ruas de café se transformam em corredores de prédios iluminados. A cidade sob colinas atravessa riachos, drenar pântanos e vai para diante.” (apud VILLELA FILHO, 2006, p.85).

Vemos no trecho retirado do Correio Popular uma descrição do que era o sítio da Avenida Norte-Sul antes de essa ser implantada, provavelmente esta tinha uma trilha, que antes era usada com estrada dos Goiazes, até a estrada ser desviada para o centro da cidade, neste momento servia como trilha para levar o gado para pastagem, pois ali se encontrava o fundo de fazendas, ainda o trecho era caracterizado, devido ao córrego, por uma área alagadiça, como visto em outros relatos encontrados anteriormente nesta tese. Aqui se destaca que com o Plano de Melhoramentos, o projeto de construção de uma nova avenida modificou o olhar para aquela região da cidade, qualificando-a, possibilitando portanto a urbanização dessa área.

Em 1948, Arlindo Joaquim Lemos é eleito Vereador e Presidente da Câmara de Vereadores de Campinas. Nesse período, solicita a aprovação de mais loteamentos, sendo esses a continuação do Jardim Proença e da Vila Lemos. Foram aprovados respectivamente pela Lei Municipal nº 309, de 1950, e pela Lei Municipal nº 685, de 1952. Ainda em 1950, houve a aprovação pela Lei Municipal nº 350 do Jardim São Joaquim e, no ano seguinte, a Lei Municipal nº 501 aprova o loteamento do Jardim Guarani (VILLELA FILHO, 2006).

Em 1951, a Lei Municipal nº 640 trata da revisão do Plano de Melhoramentos de 1934. A lei propõe uma nova conexão para o vetor de expansão da Rodovia Anhanguera, sendo ligada ao centro por uma avenida de fluxo mais rápido até a avenida João Jorge. Tal avenida foi construída e nomeada avenida Prestes Maia. Na sequência da avenida João Jorge, foi proposta uma nova transposição da via férrea através da construção do Viaduto Miguel Vicente Cury. Ainda foi estabelecido um zoneamento provisório para região central de Campinas, com intenção de organizar o crescimento e a verticalização (CARTY, 2014). Além de todas essas propostas, a

Lei nº 640 também faz uma referência à perimetral externa, confirmando a sua construção, no artigo 4º como o seguinte texto: “AVENIDA E CANAL DO PROENÇA (Park-way) ao longo de todo o curso de água, partindo das proximidades da Cia *Swift*, até encontrar o córrego da Represa do Taquaral, subindo até pelas margens deste até ligar com as Avenidas Marginais daquela represa.”. (CAMPINAS, 1951)

A recém-construída avenida teria como papel fazer parte da perimetral externa da cidade, porém não conseguia adquirir tal função visto a sua conexão com a Avenida Morais Sales. A ligação com a Morais Sales proporcionava-lhe o fluxo de tráfego vindo do sentido da Rodovia Anhanguera, formando um eixo conectando as entradas da cidade vindo da capital com sentido interior na Rodovia Campinas-Mogi--Mirim. Vemos, portanto, que mesmo que a intenção fosse a construção de uma futura via perimetral, a apropriação do espaço se conformava de modo diverso, no qual observamos na figura 17 do mapa de Campinas de 1952.

**Figura 16.** Fotografia da Avenida José de Souza Campos no cruzamento com a Rua Novo Horizonte, nas proximidades com a Avenida Orosimbo Maia.



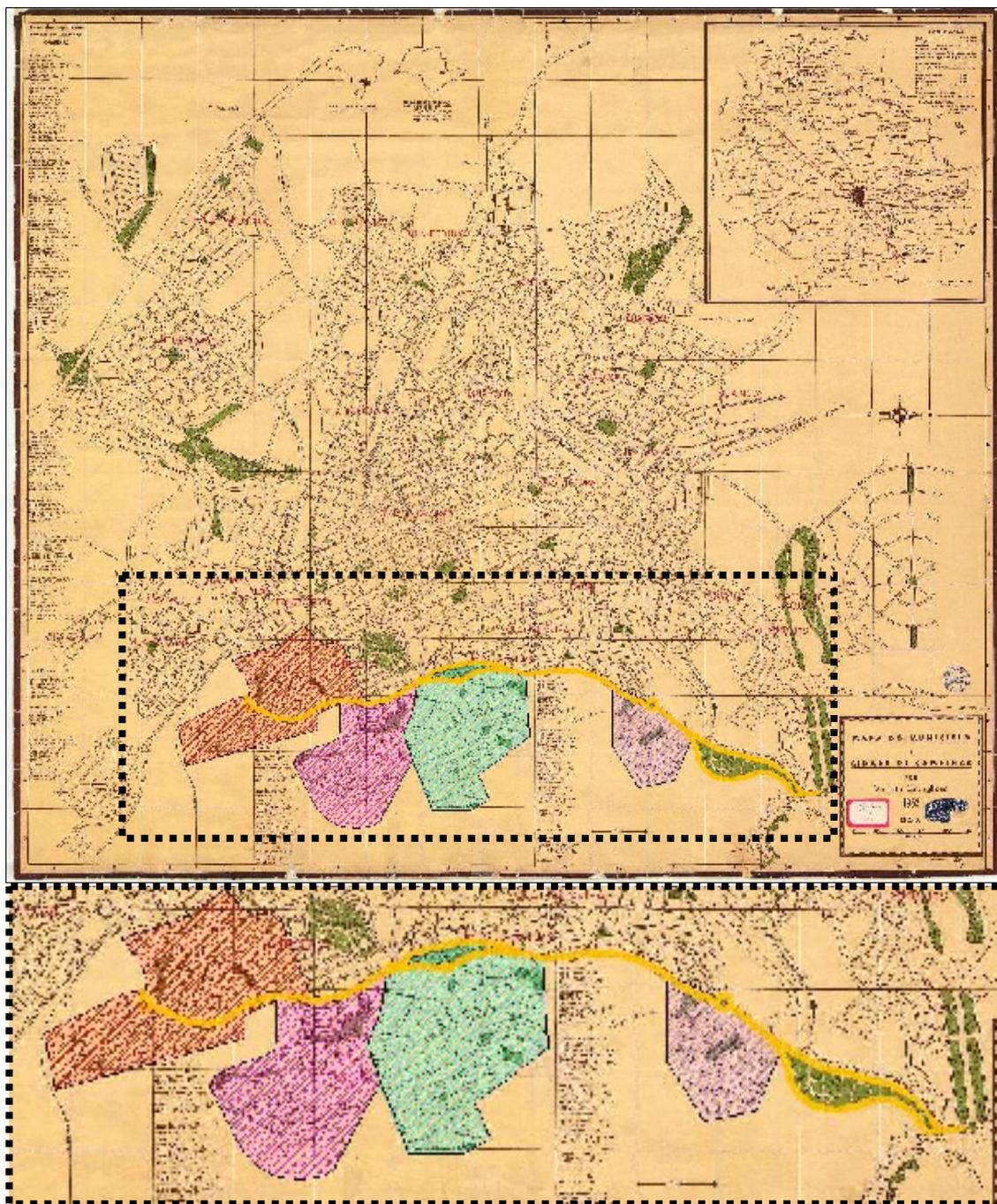
Fonte: <[www.campinasnostalgica.wordpress.com](http://www.campinasnostalgica.wordpress.com)>. Data de acesso: 29/03/2017.

Nos anos que seguiriam, continuou a expansão urbana na região da atual Avenida Norte-Sul. Em 1953, foi aprovado o loteamento Jardim Paraíso, entre o Jardim Guarani e Nova Campinas. Em 1954, os proprietários de terras Timóteo V. da Rocha e Gabriel Rocha lotearam o Jardim Itatiaia, aprovado pela Lei Municipal nº 1.179, de agosto de 1954, no qual o artigo 8 estipulava a construção de galerias pluviais em ruas demarcadas no projeto. Ainda, em 1955, os Decretos nºs 642 e 643

aprovaram o loteamento dos bairros Jardim Santa Eudóxia e Jardim Baronesa, na divisa da Companhia Paulista de estrada de Ferro, da proprietária Dona Eudóxia Soares Moraes (VILLELA FILHO, 2006).

Para completar a urbanização da área ao redor da Avenida, temos o Decreto nº 806, de 1956, para o loteamento Jardim São Fernando, terras do proprietário Horácio Montenegro de Freitas, completando toda a urbanização ao redor do Córrego Proença. Contudo, a ocupação da área foi um processo gradativo, principalmente os últimos bairros loteados, por serem bairros destinados à classe operária, contou com um sistema de autoconstrução, assim tornando mais lenta a ocupação efetiva dos bairros (VILLELA FILHO, 2006).

**Figura 17.** Mapa de Campinas 1952.



Fonte: Museu da Cidade de Campinas. Autor: Vicente Castiglione. O mapa foi alterado destacando em amarelo o trecho da Avenida Norte-Sul já construída na época, e também os loteamentos já constituídos, da esquerda para a direita: com destaque em vermelho, temos o Jardim Proença; em lilás, o Jardim Paraíso; em verde, a Nova Campinas e, em azul, o Jardim Planalto. A figura abaixo é um recorte ampliado da área da Avenida Norte-Sul.

Como vemos no mapa da figura 17, a Via Norte-Sul não está completa, temos apenas a avenida Princesa D'Oeste e a Avenida José de Souza Campos. Logo, tampouco está completa a perimetral externa proposta pelo Plano de Melhoramentos, o que vemos é a formação de um eixo.

Ainda podemos notar o crescimento de Campinas em outras áreas além do vale do Proença, sendo áreas que também receberam a intervenção do Plano de Melhoramentos. A exemplo: ampliação do bairro Taquaral com a construção do Parque Portugal, loteando os bairros Castelo e Bonfim, criação de bairros industriais no sentido da saída para São Paulo e a transposição da linha férrea. Podemos observar que a expansão urbana, que se seguiu nas décadas decorrentes, intensificam as formações de vazios urbanos, ampliando a especulação imobiliária da cidade, decorrendo em um aumento crescente do valor da terra.

Entre as décadas de 1960 e 1970, é abordada novamente a questão urbana, sendo a última a revisão do Plano de Melhoramentos em 1961. Neste período, o país passava por novas modificações políticas, e, por consequência, modificações econômicas e sociais, como o golpe militar, que resultou na centralização política e econômica do país, como também o desenvolvimento de um planejamento centralizado.

Segundo Carty (2014), entre 1964 e 1969, sob o mandato do Prefeito de Campinas Rui Novais, é elaborada e promulgada a Lei nº 3.165, de 1968, criando o Escritório Municipal de Planejamento, ficando a cargo deste as obras públicas, como também o planejamento urbano da cidade, sendo desenvolvido pelo Escritório o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado (PPDI) de 1971. O PPDI foi elaborado durante a gestão municipal do Prefeito Orestes Quércia (1969-1972). Analisando os volumosos 5 cadernos, notamos um trabalho técnico extenso, apresentando dados técnicos de estudo e avaliação da cidade de Campinas. O resultado, constante nos cadernos, é o diagnóstico e a avaliação da cidade, constando: na falta de infraestrutura nas áreas periféricas, presença de vazios urbanos, descontinuidade da malha viária, crescimento disperso e desordenado (CAMPINAS, 1971).

Na questão viária, o PPDI observa as tendências de expansão urbana na cidade, relacionada principalmente com a Via Anhanguera, como também a tendência de crescimento relacionado à implantação da Rodovia Dom Pedro I, que conformaria um anel parcial na região norte da cidade, propiciando um crescimento dos distritos de Barão Geraldo e Sousas. No trato interno da cidade, há uma análise das vias internas, constatando a falta de asfalto em vários pontos da cidade, a ausência de vias expressas e pontos de conflito de tráfego, tais como a Avenida

Orosimbo Maia, a Avenida Anchieta, a Avenida Brasil, o Viaduto Miguel Vicente Cury, a Avenida Pedro Toledo e a Rua Armando Sales (CAMPINAS, 1971).

A PPDI ainda observa na questão viária um aumento da frota de automóveis maior do que o previsto pelo Plano de Melhoramentos, diagnosticando a necessidade da construção de vias expressas na cidade. Foram propostas quatro vias expressas: Via Sul-Leste, conhecida hoje como a Avenida Lix da Cunha; Via São Paulo, formada pela construção da Avenida Aquidabã, que se conectaria à Avenida Prestes Maia até o encontro com a Rodovia Anhanguera no sentido capital; a Via Proença, conhecida como Norte-Sul, o nosso caso de estudo, que consistia da Avenida José de Souza Campos, Avenida Júlio Prestes e a Rodovia Miguel Burnier; e ainda a Via Guanabara, que não foi executada (PINTO, 2013).

A Via expressa Sul-Leste consistia da construção da Avenida Lix da Cunha, sendo projetada para não haver cruzamento, assim utilizando 10 cruzamentos em desnível (figura 18). A intenção dessa via expressa era formar uma nova conexão do centro com fluxo vindo da Rodovia Anhanguera no sentido interior do estado, tal desvio de tráfego proporcionou a diminuição do fluxo no Viaduto Miguel Vicente Cury. Era necessária tal atuação devido ao deslocamento intenso que ocorria das cidades vizinhas pertencentes a este eixo da Anhanguera (PINTO, 2013).

**Figura 18.** Fotografia da Avenida Suleste, 1974.



Fonte: <[www.pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com.br](http://www.pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com.br)>. Data de acesso: 05/04/2017. Nessa foto podemos ver um trecho da Avenida Lix da Cunha pronta, onde observamos um dos seus cruzamentos em desnível.

A Via São Paulo, que se relaciona com a Via Proença através da Avenida Morais Sales, foi a construção da Avenida Aquidabã, que teria como papel viário

desviar o fluxo vindo da Avenida Prestes Maia para a Via expressa Norte-Sul, devido ao tráfego de entrada na cidade da Rodovia Anhanguera sentido à cidade de São Paulo, desviando esse fluxo do Viaduto Miguel Vicente Cury, que se encontrava saturado. Contudo, o trecho final, que deveria se conectar à avenida Morais Sales, foi adaptado e direcionado à via circundante do Bosque dos Jequitibás, deixando diretamente conectada a Via Norte-Sul (PINTO, 2013).

A Via Norte-Sul foi projetada pelos engenheiros: Gilberto Pascoal, Barros Pimentel, Alberto A. Nassralla e Mário Pina Figueiredo, que também formaram a equipe de construção da Via Sul-Leste e da Avenida Aquidaban. Os trabalhos foram realizados durante a década de 1970, com a prevenção de formar um fluxo sem interrupções entre a Avenida José de Souza Campos, vindo a ser denominada de Avenida Norte-Sul, com a avenida Júlio Prestes e Rodovia Adhemar de Barros, que faz a conexão Campinas-Mogi-Mirim. A intenção desse projeto era redirecionar o tráfego, evitando o centro, o fluxo que provia da região das Mogis, que, juntamente com a obra da Avenida Aquidabã, proporcionou uma rota no sentido da capital São Paulo provinda da baixa Mogiana e Sul de Minas Gerais. Para que se possibilitasse que não houvesse cruzamento de níveis na Via Norte-Sul, foram projetados 3 viadutos, sendo um deles o Viaduto do “Laurão” (figura 19), evitando o cruzamento direto com a Avenida Morais Sales, antes feita por uma rotatória; o viaduto que faz a conexão entre a Avenida José de Souza Campos e Avenida Júlio Prestes; e por fim a passagem sobre o Parque Taquaral com a Avenida Heitor Penteado (PINTO,2013).

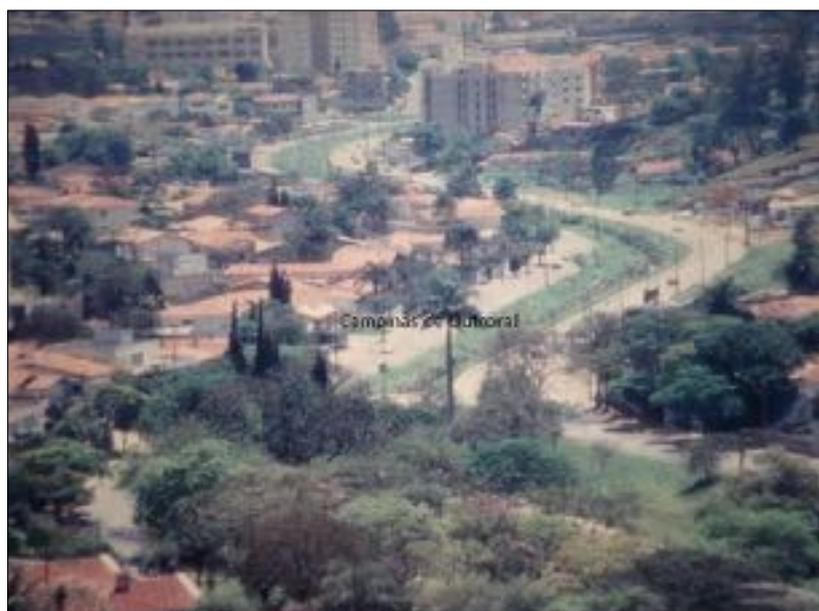
**Figura 19.** Fotografia da Avenida Morais Sales, rotatória de cruzamento com Avenida José de Souza Campos, 1972.



Fonte: <[www.campinasdeantigamente.com.br](http://www.campinasdeantigamente.com.br)>. Data de acesso: 06/02/2017. Aqui temos a vista da Avenida Morais Sales, podemos observar o cruzamento em rotatória com a Avenida José de Souza Campos antes da reforma do Viaduto do Laurão.

Na década de 1980, mesmo com a transformação de Avenida Norte-Sul em uma via expressa, não ocorreram de fato grandes mudanças no entorno da Avenida, esta ainda se caracterizava por uma região pacata e formada predominantemente por residências unifamiliares (figura 20). Contudo, no final da década, a inauguração do edifício do Correio Popular (jornal local) na Avenida Norte-Sul com o cruzamento com a Avenida Orosimbo Maia marca o começo da transformação nessa região.

**Figura 20.** Fotografia da Avenida Princesa D'Oeste, 1983.



Fonte: <[www.campinasnostalgica.wordpress.com](http://www.campinasnostalgica.wordpress.com)>. Data de acesso: 29/03/2017. Imagem apresenta os bairros entorno da Avenida Princesa D'Oeste como área residencial com pouquíssima verticalização e a presença de vazios urbanos.

As grandes mudanças da Avenida Norte-Sul vão ocorrer a partir de 1988 com a promulgação da nova lei de uso do solo, dando uma nova vocação à Avenida. A Lei nº 6.031 de Uso e Ocupação do Solo (conhecida como LUOS) está vigente até os dias de hoje, tendo passado por uma série de atualizações pontuais ao longo do tempo.

A LUOS estrutura o zoneamento em 18 zonas, tendo como principal característica a constituição de um território de maioria residencial, possuindo áreas de uso estritamente residencial, o que reforça o uso monofuncional da cidade.

**Figura 21.** Mapa de zoneamento de Campinas.



Fonte: <<https://zoneamento.campinas.sp.gov.br>>. Data de acesso: 29/03/2017. Esta figura apresenta o zoneamento da região da Avenida José de Souza Campos.

Observando a região da Avenida Norte-Sul, vemos a predominância de três zonas (figura 21). Nas margens da Avenida, é demarcado pela zona 13, que no mapa da figura 21 está em vermelho, sendo considerada pela prefeitura uma zona comercial, contudo, permite-se nesta zona a implantação de habitações, uni e multifamiliar. É considerada uma zona comercial por existirem poucas restrições quanto à implantação de comércio e afins, sendo permitidas as seguintes implantações: comércio varejista e serviço de âmbito local, escritórios de profissionais liberais, administração financeira, hotelaria, lazer, oficinas e serviços da área de saúde. O zoneamento nessa região também permite uma verticalização.

Nas laterais da avenida, esta apresenta, de um lado, a região do bairro Cambuí, onde está localizada a zona 6, e, do outro lado, o bairro Nova Campinas, na zona 3. A zona 3, representada em amarelo na figura 21, é caracterizada por uma

zona residencial, apesar de permitir conjuntos habitacionais horizontais e verticais, o seu índice de aproveitamento não permite uma verticalização, logo a área se torna caracterizada pela sua horizontalidade. Também é permitido o comércio de pequeno porte e serviços.

No caso da zona 6, esta também de vocação residencial, apresenta uma característica diversa da zona 3, pois permite a verticalização e possui menores restrições para o uso comercial, portanto, a área do Cambuí apresenta um adensamento e uma verticalização muito maior que o bairro Nova Campinas e a maior parte da cidade.

De fato, as mudanças ocorridas na região da Avenida a partir da década de 1990 estão diretamente ligadas à alteração do zoneamento. Com a transformação das margens da Avenida Norte-Sul em uma zona comercial, iniciou-se mudança intensa na avenida, que até 1988 possuía características completamente residenciais e horizontalizadas.

As décadas de 1980 e de 1990 foram períodos de importante expansão urbana de Campinas, devido aos resultados das intervenções feitas no período da PPDI, como também a expansão industrial para além da Grande São Paulo, que proporcionou o crescimento das cidades vizinhas e a formação das primeiras conurbações na RMC. A Avenida Norte-Sul faz papel importante nas conexões de algumas dessas cidades, a exemplo da cidade de Valinhos. Assim seu eixo, que já se formava desde a década de 1960, e consolidado em 1970 com o projeto de via expressa, formalizou-se concentrado tráfego com a consolidação urbana das áreas que a Avenida faz conexões.

Nas décadas seguintes, com a consolidação da metropolização, a expansão da cidade, a formação de subcentros, a Avenida configurou um espaço propício para uma área comercial, junto com as mudança de uso do solo proposta pela legislação de 1988 e, em 1996, segundo dados da EMDEC, o Córrego Proença foi canalizado, ficando escondido no canteiro central. Ainda, segundo dados de EMDEC, na virada do milênio, o fluxo de carros na Avenida era de 56 mil carros por dia. Logo, podemos perceber que a Avenida faz um papel crucial do deslocamento no interior da cidade. Vimos que suas características se alteram em poucas décadas, transformando-se de uma área residencial a um polo de serviços, negócios e comércio. As transformações arquitetônicas mais substanciais da Avenida começam a ocorrer em

2000, em que vemos uma "invasão" de projetos de edifícios altos em consonância com o conceito contemporâneo de arquitetura. A combinação de diversos fatores proporcionou as alterações ocorridas nas duas últimas décadas, principalmente, a metropolização, que afirmou a Avenida sua vocação de distrito de negócios, implantando empresas atraídas pela proximidade da região com São Paulo.

## 2.6. ALGUNS ASPECTOS SOBRE A METROPOLIZAÇÃO DE CAMPINAS

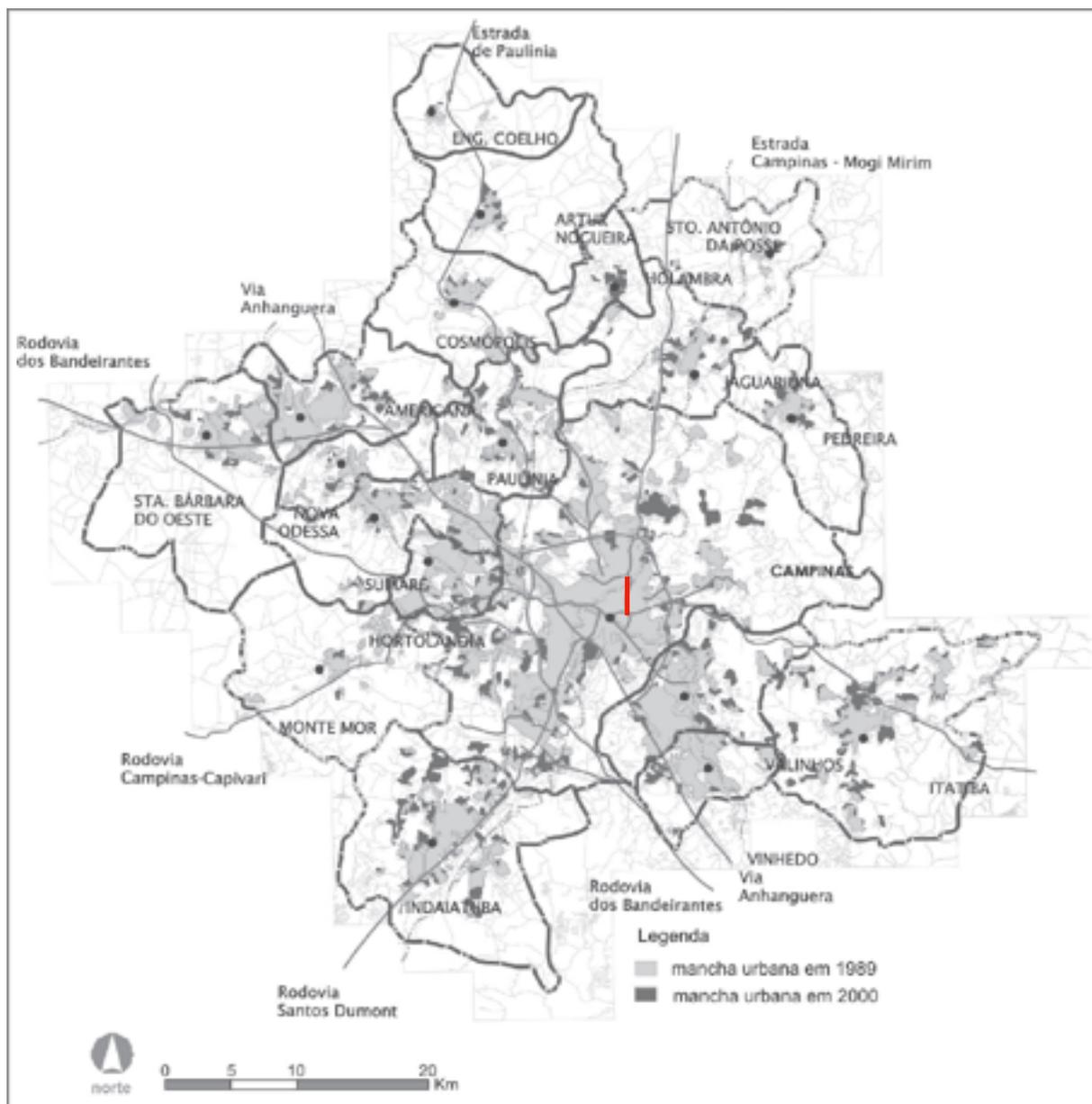
A cidade de Campinas está localizada no interior do estado de São Paulo, a noroeste da capital do estado. Conhecida nos tempos da cultura de café como a Princesa D'Oeste, por ser uma das mais ricas cidades do Oeste Paulista. Hoje a cidade é sede da Região Metropolitana de Campinas, conhecida pela sigla RMC. Segundo o IBGE, a população estimada para Campinas em 2018 é de 1.194.094 habitantes, e para a Região Metropolitana é de um pouco mais de 3,2 milhões de habitantes. No cenário econômico, o PIB da RMC representa 8,75% do PIB do estado de São Paulo (EMPLASA, 2017), apresentando importante representação econômica nos setores de indústria, comércio e serviço, como também grande importância no setor agroeconômico.

**Figura 22:** Mapa de localização da Região Metropolitana de Campinas -SP, 2006.



Fonte: Pedro Cardoso de Carvalho e Freitas <[https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SaoPaulo\\_RM\\_Campinas.svg](https://commons.wikimedia.org/wiki/File:SaoPaulo_RM_Campinas.svg)>, data de acesso: 14/10/2017. Mapa apresenta a localização de RMC diante do Brasil e do estado de São Paulo.

**Figura 23.** Mapa de Região Metropolitana de Campinas e seu crescimento urbano de 1989 a 2000.



Fonte: Base cartográfica: Embrapa. Interpretação do mosaico de imagens do satélite Landsat ETM 7, 1989 e 2000. Retirado do artigo: CAIADO, Maria C. S. e PIRES, Maria Conceição S. Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros. O mapa foi alterado apresentando destacando em vermelho a Avenida Norte-Sul, ainda nos mostra a localização das cidades que fazem parte da Região Metropolitana de Campinas e os principais eixos rodoviários de conexão intermunicipal, como também as manchas urbanas de evolução. Percebemos a ligação da constituição urbana com os eixos rodoviários, as conurbações e descontinuidade da malha.

A metropolização é um fenômeno amplo que vem acontecendo em diversas capitais e cidade de relevância econômica no mundo, não sendo um fenômeno exclusivo de Campinas ou do Brasil. O termo “Metrópole”, como hoje conhecido, surgiu na década de 1950 nos Estados Unidos e na França para designar um núcleo central de aglomerados urbanos, com influências além de sua região. Por volta de 1990, o termo evoluiu para Área Metropolitana como resultado de um fenômeno

estatístico relacionado aos temas: densidade populacional, porcentagem de população urbana, crescimento populacional e existência de centralidade em uma cidade com a partir de 50 mil habitantes em área urbana (FIRKOWSKI e MOURA, 2001).

No Brasil, também se observam os primeiros estudos no sentido da questão da metropolização na década de 1950 com as SAGMAC, devido à crescente urbanização, que resultou nas primeiras conurbações (FELDMAN, 2009). Contudo, as mudanças do cenário político alteraram o método de abordagem do planejamento regional brasileiro. Dessa forma, as questões metropolitanas passam a ser abordadas por um viés legislativo. A institucionalização dessas áreas passa a ser atrelada à Lei Federal nº 14, de 1973, o que resultou na fragilização desses territórios subjugados aos interesses políticos, centralizados no poder federal que possuía o controle sobre a administração desses territórios, retirando a autonomia dos estados e municípios (FIRKOWSKI e MOURA, 2001). As primeiras Regiões Metropolitanas criadas na década de 1970 estavam mais caracterizadas pelo interesse político do que a realidade econômica e espacial. Nesse período, a maioria das capitais dos estados foi intitulada Regiões Metropolitanas com o interesse de um financiamento federal.

Com a Constituição de 1988, a competência da criação e gestão das Regiões Metropolitanas passa a ser dos estados. Entretanto, o processo de institucionalização segue o mesmo, mudando apenas o gestor. O processo de metropolização é uma forma de urbanização complexa, onde o território cria relações estreitas com a sociedade, a economia e a política. A metropolização se caracteriza por: concentração populacional, atividades econômicas diversificadas que integrem uma relação regional, ou até internacional, combinado em um vasto território formado por diversas cidades. Logo, a institucionalização de uma metrópole vai além de um processo legislativo e vontade política (FIRKOWSKI e MOURA, 2001).

A nova gestão estadual na institucionalização das Regiões Metropolitanas promove uma maior autonomia do estado e dos municípios, porém, ocorre uma desarticulação de conceitos que definem uma metropolização. Isso acontece por ficar a cargo de cada estado constituir o conceito de região metropolitana conforme os seus interesses. Visto esta problemática, foi necessário instituir diretrizes para

uma Política Nacional de Planejamento Regional Urbano, criando o Sistema Nacional de Planejamento e Informações Regionais Urbanas, que possibilitou a criação da Lei Federal nº 13.989, de 2015, conhecida com Estatuto da Metrópole (MOURA e HOSHINO, 2015).

O tema do Estatuto da Metrópole já havia sido debatido durante a cria o do Estatuto da Cidade, no qual os temas de Região Metropolitana e de aglomera o urbana foram retirados do seu conteúdo original, um dos motivos foi a questão da competência da cria o das Regiões Metropolitanas serem transferidas para o estado, já que o Estatuto da Cidade seria uma Lei Federal (CARTY, 2014). Porém, quando o tema foi despreendido do Estatuto da Cidade, o debate se tornou tardio em sua retomada com o Projeto de Lei n  3.460 em 2014, do Senador Walter Feldman (PSDB/SP), para a cria o do Estatuto da Metrópole (MOURA e HOSHINO, 2015).

Logo, observamos que a nova Lei não consegue contemplar toda a diversidade do processo de metropoliza o brasileiro, principalmente devido   diversifica o da interpreta o dos estados sobre o conceito de Região Metropolitana. O papel do Estatuto da Metrópole   o enfrentamento das divergências entre os estados e a complexidade socioterritorial das forma es metropolitanas brasileiras, para isso, se v  necessário um amadurecimento da Lei do Estatuto da Metrópole, como também um cuidado a respeito dos conceitos e diretrizes nele colocado (MOURA e HOSHINO, 2015).

No caso de Campinas, esta apresenta as primeiras características de metropoliza o após a pavimenta o da Rodovia Anhanguera, que intensificou a industrializa o, o comércio e o serviço da cidade, que vinham sendo construídos desde a riqueza gerada com a implanta o da cultura cafeeira. Observa-se uma grande participa o de Campinas na produ o industrial do país, representando 9,17%, em 1928, subindo para 10,27%, em 1956, alcançando 10,56%, em 1970, sendo superada apenas pela cidade de São Paulo (*apud*. CAPPA, 2013).

Outro fator importante para metropoliza o da região de Campinas foi a implanta o de três principais polos geradores: a Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), o Aeroporto de Viracopos e o Polo Petroquímico de Paulínia. Assim, na década de 1970, 84,4% da cidade de Campinas se encontrava urbanizada, bem acima da média do estado de 62,8%. Contudo, ainda existia a presença de forte importância do setor primário. Neste mesmo período, o ramo

agrícola se encontrava industrializado na região, apresentando as técnicas mais avançadas do setor no país (BAENINGER, 2016).

O eixo de crescimento no sentido da Rodovia Anhanguera e do aeroporto de Viracopos se relacionou à indústria e aos assentamentos precários. Outro fator importante para a Metropolização de Campinas foi a instalação da Rodovia Dom Pedro I em 1972, fazendo a conexão com a cidade de Valinhos e os distritos de Sousas e Barão Geraldo. Nesse eixo, observamos as primeiras instalações de condomínios fechados, que seguem até os dias atuais. Logo, esses eixos de crescimento provocaram uma expansão territorial da cidade, resultando no espraiamento do território, que gerou uma descontinuidade do tecido urbano, criando grandes vazios urbanos. Por outro lado, propiciou conexões intramunicipais, possibilitando a aproximação do tecido urbano das cidades vizinhas nestes eixos criando cornubações (CARTY, 2014).

A política de descentralização industrial proporcionou a formação de polos industriais no interior do estado, causando um deslocamento populacional. O resultado foi a intensificação da urbanização da cidade de Campinas a partir da década de 1970. No início da década de 1980, a região de Campinas chegou a um fluxo migratório de mais de 85 mil pessoas, elevando-se para 107.269 pessoas na década seguinte. Este crescimento populacional, entre as décadas de 1970 e 1980, na região, constituiu vetores de ocupação, tendo como município-sede a cidade de Campinas, e os principais eixos eram Sumaré, Indaiatuba, Paulínia, Valinhos e Monte Mor, resultando em um dinamismo regional (BAENINGER, 2016).

Ainda na década de 1980, o processo de cornubação do território regional de Campinas se acentuou, expandindo os vetores de ocupação. Foram configurados os seguintes eixos: 1. Sumaré, Monte Mor, Nova Odessa, Americana e Santa Barbara D'Oeste; 2. Valinhos e Vinhedo; 3. Indaiatuba e Monte Mor; 4. Paulínia e Cosmópolis. A formação destes eixos estava relacionada à estrutura viária e aos equipamentos urbanos, formando também uma segregação socioespacial, tendo áreas direcionadas a classes de rendas mais altas e outras para classe de renda baixa (BAENINGER, 2016).

Mesmo com a evidente formação metropolitana de Campinas, e seu contínuo crescimento urbano e econômico nas décadas que se seguiram, a institucionalização da Região Metropolitana da Campinas se deu apenas em 2000,

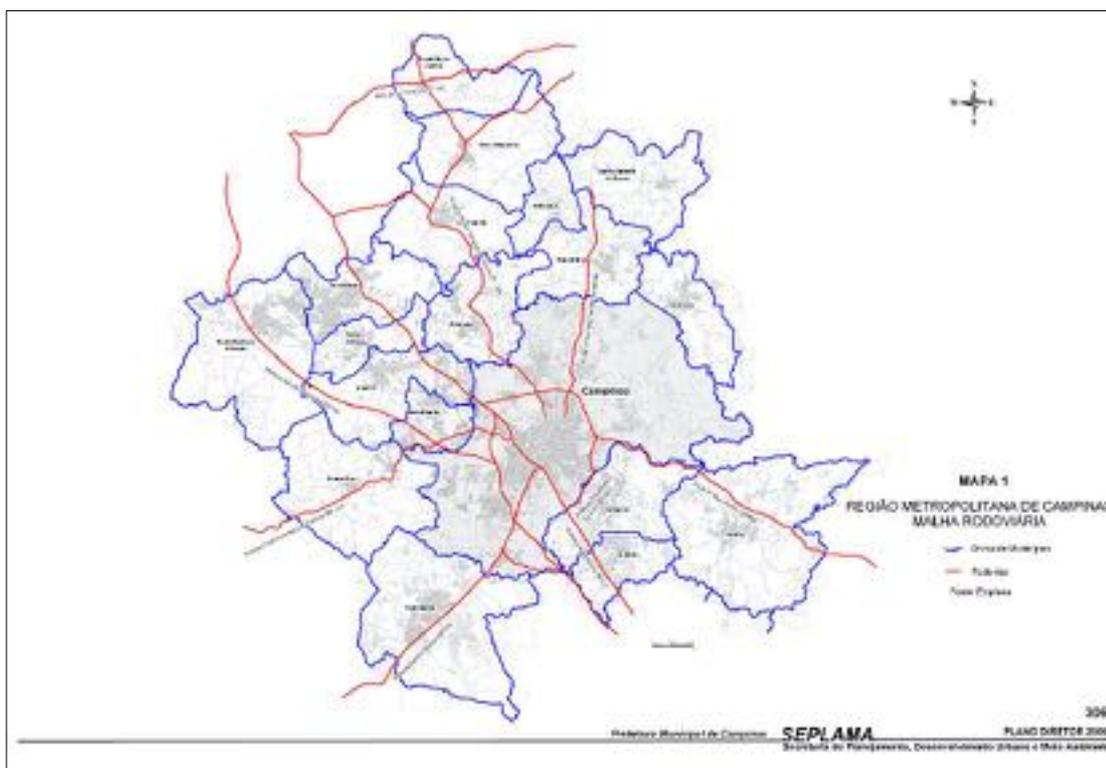
aprovada pela Assembleia Legislativa do Estado em 24/05/2000 com a Lei Complementar Estadual nº 870, conformada pelos municípios: Americana, Artur Nogueira, Engenheiro Coelho, Campinas, Cosmópolis, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara D'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos e Vinhedo (SÃO PAULO, 2000).

A Região Metropolitana de Campinas é caracterizada pelo fenômeno de movimento pendular, que está relacionado ao mercado de trabalho, ao custo de moradias, à localização dos equipamentos urbanos e à formação da estrutura rodoviária de região. O que se observa é um deslocamento diário das cidades que compõem a região metropolitana para sua sede em Campinas (PEREIRA, 2008).

Quando observamos a inserção de Campinas, nota-se a qualidade da rede viária que possibilita uma rápida e fácil conexão entre os municípios, como também uma ligação com a capital do estado de São Paulo. Por outro lado, a facilidade de conexão com a capital possibilitou que a região formasse um contingente de atividades econômicas dinâmico e variável, resultando na locação de diversas empresas na região (PEREIRA, 2008).

Quanto aos postos de trabalho, percebe-se que, mesmo que desde 1970 vêm-se perdendo postos de trabalho através de uma desconcentração para outras áreas das Região Metropolitana, Campinas ainda segue como a cidade concentradora deste posto, o que propicia a movimentação pendular característica da região (PEREIRA, 2008).

**Figura 24.** Mapa da Região Metropolitana de Campinas Malha Rodoviária (2006).



Fonte: Prefeitura de Campinas SEPLAMA <<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/publicacoes/planodiretor2006/mapas/mapa1.jpg>>. Este mapa retrata a qualidade da ligações rodoviárias da RMC, tendo em destaque circulado a a região da localização da Avenida Norte-Sul.

As autoras Caiado e Pires (2006), em seu artigo, observam a formação de eixos de expansão da Região Metropolitana de Campinas na década de 1990. Assim, fazem uma análise desses vetores de expansão, caracterizando-os segundo seu processo e tipo de ocupação. Logo, as autoras constataam a formação de oito vetores nesse período, correndo uma ampliação dos vetores de expansão, visto anteriormente, da década de 1980. Observou-se que a partir da década de 1990 novos eixos de expansão metropolitana se formaram, envolvendo municípios ainda mais distantes. Abaixo listamos os vetores e sua característica (CAIADO e PIRES, 2006):

1. Vetor Rodovia Campinas-Monte Mor: abrange os municípios de Hortolândia e Monte Mor, caracterizado por uma urbanização precária, com conjuntos habitacionais, ocupações irregulares e indústrias de grande porte;
2. Vetor Rodovia Anhanguera sentido interior: a região apresenta uma cornubação mais intensa com as cidades de Sumaré, Nova Odessa, Americana e Santa Barbara D'Oeste, no qual a cidade de Americana se caracteriza pela formação de um subcentro regional;

3. Vetor Barão Geraldo e Paulínia: abriga a ocupação por classes de renda alta, a Universidade Estadual de Campinas e o Polo Petroquímico;

4. Vetor da Rodovia Campinas-Mogi Mirim: interligando todas as cidades localizadas nessa rodovia, desde Campinas até Santo Antonio da Posse, este vetor apresenta uma ocupação de classe econômica alta e a conexão com a Universidade PUCAMP, observando que neste vetor está localizada a cidade de Holambra, que tem um centro nacional distribuidor de plantas ornamentais;

5. Vetor de conexão de Sousas, Joaquim Egidio até Itatiba, este vetor, juntamente com o vetores 3 e 4, está interligado pela Rodovia Dom Pedro I, que proporcionou o crescimento para estes eixos;

6. Anel Viário Magalhães Teixeira: Cidades de Valinhos, Vinhedo e Louveira, caracterizado por condomínios fechados e a separação da rodovia da ocupação de alta renda com a de baixa renda localizada em Campinas;

7. Vetor Rodovia Santos Dumont: conectando a cidade de Indaiatuba, aqui está localizado o aeroporto, o setor industrial, além de fazer as conexões entre as rodovias Anhanguera e Bandeirantes, a região possui um grande contraste de ocupação, apresentando grandes áreas de assentamentos precários, como também a região onde se encontram condomínios de renda altíssima;

8. Vetor sede Metropolitana: Constituído pela cidade de Campinas como polo atrativo.

Fazendo uma análise dos vetores acima, observamos a relação da Avenida Norte-Sul com esses vetores. Através da Avenida Moraes Sales, a Norte-Sul se conecta com todos os vetores relacionados à Rodovia Dom Pedro, sendo estes os vetores 5 e 6. No outro sentido da Avenida Moraes Sales, existe a conexão com a Via expressa Aquidabã, fazendo a ligação no sentido cidade de São Paulo e aeroporto no vetor 7. Na continuação da Avenida Norte-Sul, essa se conecta diretamente com a Rodovia de ligação do vetor 4, assim, constituindo o eixo Norte-Sul característico da Avenida.

**Tabela 1.** População e taxa de crescimento médio atual, por vetores de expansão Região Metropolitana de Campinas, 1991-2003.

RMC e vetores de expansão	População total						Taxa de crescimento (%a.a)
	1991		2000		2003		
	Absoluto	%	Absoluto	%	Absoluto	%	
RMC	1.865.255	10,0	2.338.148	10,0	2.476.436	10,0	2,54
Vetor 1	143.807	7,71	229.206	9,80	257.974	10,42	5,32
Vetor 2	651.230	34,92	812.026	34,73	859.812	34,72	2,48
Vetor 3	128.826	6,91	171.425	7,33	187.917	7,59	3,23
Vetor 4	79.857	4,28	102.022	4,36	110.247	4,45	2,76
Vetor 5	84.055	4,51	110.933	4,74	122.377	4,94	3,13
Vetor 6	98.814	5,30	128.248	5,49	139.422	5,63	2,94
Vetor 7	229.124	12,28	337.520	14,44	376.671	15,21	4,40
Centro Metropolitano	450.300	24,14	429.836	18,38	422.015	17,04	-0,52

Fonte: Fundação IBGE, Censo demográfico 1991 e 2000; STM–Emplasa, Pesquisa Origem e Destino, 2003. Retirado do artigo: CAIADO, Maria C. S. e PIRES, Maria Conceição S. Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros. A tabela acima mostra a região do vetor 2 como a mais populosa, seguida pelo centro metropolitano, contudo a tabela prova o deslocamento interno da RM de Campinas, com um abandono do centro metropolitano.

Nos trabalhos de Caiado e Pires (2006), podemos observar a tendência de crescimento nos diversos vetores de expansão de RMC, por outro lado, a sede metropolitana apresenta um decréscimo; a tabela 1 nos apresenta que a partir da década de 1990 houve o início de esvaziamento de Campinas, resultando em um crescimento de outras áreas da RMC.

Portanto, essa desconcentração gera uma maior necessidade de deslocamento em relação à sede metropolitana. Visto que o movimento pendular está ligado à relação entre o distanciamento da moradia com o local de trabalho, através de dados da Fundação Seade, Pereira (2008) observa que em 1980 a RMC possuía 1.276.801 habitantes, sendo que 538.563 eram ocupados em atividades; destes, 65.816 trabalhavam em outra cidade, portanto, eram os migrantes pendulares 12,2% da população ativa, que fazia movimento pendular na RMC. Em 2000, o total da população sobe para 2.338.148 habitantes, sendo seus ocupados 992.636, destes em atividade 158.438 são migrantes pendulares, sendo 15,9% da população ativa em movimento pendular. Para sermos mais específicos, a tabela 2 nos apresenta como ocorrem os deslocamento destes comutadores na RMC.

**Tabela 2.** Fluxos Pendulares por motivo de trabalho. Região Metropolitana de Campinas 1980 - 2000.

<b>Fluxos Pendulares</b>	População de Migrantes Pendulares			
	nº absoluto 1980	nº absoluto 2000	% 1980	% 2000
<b>Sede para Entorno</b>	11.662	14.754	17,7	9,3
<b>Entorno para Sede</b>	18.813	61.954	28,6	39,1
<b>Entorno para Entorno</b>	20.447	51.195	31,1	32,1
<b>Sede para Externo</b>	6.364	10.656	9,7	6,7
<b>Entorno para Externo</b>	8.530	19.887	1,3	12,6
<b>Total</b>	65.816	158.437	100	100

Fonte: Dados do IBGE, retirados de PEREIRA, 2008. Podemos analisar através dessa tabela que dentre as viagens exercidas a trabalho dentro da RMC, o maior volume se direciona em dois sentidos: para a sede ou entre as cidades do entorno, visto que entre as cidades do entorno.

Ainda é importante lembrarmos que a sede metropolitana possui uma série de serviços, atividades e equipamentos que outras cidades da região não possuem,

logo existe também o movimento pendular além do realizado para a atividade de trabalho. Contudo, não é possível calcularmos qual o percentual e de onde para onde se movimenta essa população, porém sabemos que ela ocorre devido a equipamentos urbanos como a UNICAMP, os grandes hospitais, os grandes centros comerciais e de entretenimento. Toda essa formação e movimentação metropolitana de Campinas está diretamente ligada a uma dinâmica econômica contemporânea, as relações econômicas se tornaram mundializadas, que com o advento da informática possibilitaram a intensificação e aceleração dos fluxos de informação, financeiro e de mercadorias (CASTELLS, 1999). No caso de Campinas e sua região, estas não ficaram indiferentes a este cenário. Segundo Cappa (2013), uma pesquisa realizada em 2011 com 250 executivos globais, Campinas se apresentou com o potencial para um polo de tecnologia, com um sistema de transporte multimodal e próximo aos fornecedores.

Se observamos, segundo Sassen (2001), o que é necessário para uma cidade atender as demandas desse novo conceito econômico formado pela 3ª Revolução Industrial, notamos a proximidade da RMC como participante desse movimento, conhecido como cidades globais. Como visto anteriormente nesta tese, as cidades globais apresentam as seguintes características: empresas especializadas em fluxos financeiros, produção de tecnologia e inteligência, mercado consumidor, centros de gerenciamentos de atividades econômicas (empresas matriz), ponto nodal de coordenação de processos econômicos.

Quando analisamos Campinas, observamos que sua RMC vem se posicionando de modo a participar dessa rede globalizada de cidades, colocando-se como *player* na dinâmica econômica global através da adoção de uma série de característica espacial e econômica que a posiciona estrategicamente nesse fluxo internacional econômico.

Primeiramente, notamos seu posicionamento geográfico, constituindo uma estratégia logística no território, apresentando-se como um ponto territorial nodal, Campinas se coloca diante de uma estrutura rodoviária que permite acesso a importantes regiões, como a cidade de São Paulo, o Porto de Santos, o Vale do Paraíba na conexão com Rio de Janeiro e o interior do estado de São Paulo. Está localizada no ponto de intercessão das Rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Dom Pedro I e Santos Dumont. Também conta com o Aeroporto Internacional de

Viracopos, sendo considerado um dos maiores portos secos do país, no recebimento de cargas nacionais e internacionais, com também no transporte de passageiros, tendo seu fluxo ampliado a cada ano (CAPPA, 2013).

Como resultado dessa infraestrutura de transporte concentrada na região, vemos uma gama de empresas relacionadas a logísticas e armazenamento, devido à proximidade e à capacidade de rápido fluxo de transporte de produtos; comércio de relevância regional com grandes lojas de varejo e *shopping center*; e serviços especializados, atendendo à demanda de empresas diversificadas de médio e pequeno portes, instaladas na região relacionadas ao modo de produção da 3ª Revolução Industrial, uma produção fragmentada e sob demanda. Isso acarretou na concentração de um elevado nível de renda, gerando um mercado consumidor relevante.

Ainda, a região conta com a concentração de indústrias de tecnologia e centros de ensino e pesquisas de grande importância como: Universidade Estadual de Campinas (Unicamp), Pontifícia Universidade Católica (PUC-Campinas), Universidade Paulista (UNIP), Centro de Pesquisa e Desenvolvimento em Telecomunicações (CPqD), Instituto Agrônomo de Campinas (IAC), Instituto Tecnológico para Alimentos (ITAL), Coordenadoria de Assistência Técnica Integrada (CATI), Instituto de Zootecnia (IZ), Instituto Biológico (IB), Empresa Brasileira de Agropecuária (Embrapa), Centro Tecnológico de Informática (CTI), Laboratório Nacional de Luz Síncrotron (LNLS) e Observatório de Capricórnio (CAPPA, 2013).

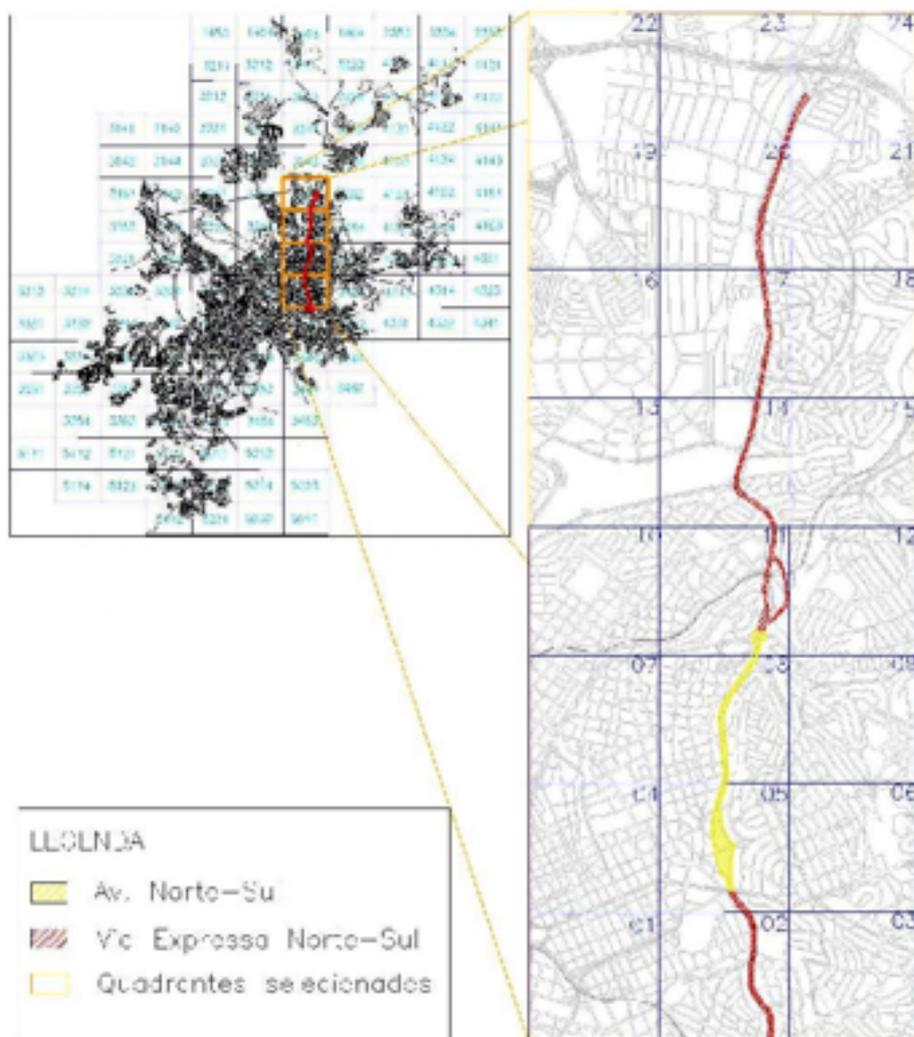
Toda a dinâmica descrita acima coloca Campinas e região em evidência em relação ao mercado econômico global, gerando como resultado padrões urbanísticos relacionados ao papel econômico, visto acima com as dinâmicas imobiliárias e os movimentos pendulares. Assim, o território da RMC ou parte dele atua como um papel urbano conectado diretamente à economia, sendo considerado esse território um espaço polinucleado, atuando diante de uma série de elementos geradores de centralidade.

## **2.7 RECORTE DA ÁREA DE ESTUDO: EIXO NORTE-SUL DE CAMPINAS.**

Avenida Norte-Sul é a nomenclatura informal que acabou por ser o nome mais usado para se designar a Avenida conhecida como José de Sousa Campos.

Segundo a EMDEC de Campinas, a avenida foi nomeada em 1949, em homenagem ao bisneto de Barreto Leme, o fundador da cidade. Como visto anteriormente neste capítulo, na história de Campinas, em 1971, o PDDI propõe a formação de eixos de vias expressas em Campinas, dentre esses está a Via expressa Norte-Sul. Assim a Via expressa Norte-Sul se compunha das avenidas Princesa D'Oeste, José de Sousa Campos, Júlio Prestes e Rodovia Dr. Adhemar Pereira de Barros até o encontro com a Rodovia Dom Pedro I. A Via expressa Norte-Sul formava uma conexão com a Via expressa São Paulo, formando o eixo Norte-Sul, de forma a ligar as rodovias vindas da Capital no sentido do interior do estado (PINTO, 2013). Logo, é importante notar as diferenças no recorte espacial que trabalhamos, sendo a Via expressa Norte-Sul um recorte ampliado da Avenida Norte-Sul, constituindo o eixo de conexão metropolitano. A própria Avenida Norte-Sul, como visto, corresponde à Avenida José de Souza Campos, que se delimita pelo Viaduto São Paulo, popularmente conhecido como "Laurão" e a rotatória do encontro da avenida com a avenida Orosimbo Maia.

**Figura 25.** Mapa da malha urbana da Cidade de Campinas.



Fonte: Centro audiovisual da Puccamp, com alterações feitas pela autora. A figura acima é uma montagem de dois mapas, o menor é a malha urbana de Campinas orientada em quadrantes, neste mapa está em destaque vermelho a Via Expressa Norte-Sul, e os quadrantes destacados do mapa em laranja são a área de estudo. O mapa ampliado corresponde os 4 quadrantes do mapa geral de Campinas, este será o mapa base do recorte espacial estudado neste texto. O mapa base também foi dividido em quadrantes para facilitar a localização no mapa. Tendo em destaque a localização da Via expressa Norte-Sul em vermelho, e a Avenida Norte-Sul em amarelo.

## 2.8 NOTAS FINAIS

No meio do caminho, construiu-se a cidade de Campinas, onde surgem: o pouso, a freguesia, a vila, a cidade, a metrópole. Isso porque os caminhos ligam: as pessoas, as mercadorias, a cultura, o estado e o país. O caminho que conecta e desenvolve a cidade formou a Avenida protagonista desta história, Avenida que surge mesmo antes de existir, pois onde se encontra hoje a Avenida, coloquialmente conhecida como Norte-Sul, era o caminho dos tropeiros. Segundo Reis (2014, p. 35), essa estrada era descrita: "... as matas estendiam-se apenas entre São Paulo, Jundiaí e os locais que depois seriam fundados as vilas de Campinas e Mogi-Miri.". Logo, a localização da Norte-Sul em seu estado primitivo nada mais era que uma área de mata densa.

Como a intensificação das rotas de muares no caminho dos Goiazes, a disputa por formação de pousos alcançou a região. No meio do caminho, de Jundiaí a Mogi-Mirim, formou-se o pouso da Campinas Velha, no bairro do Mato Grosso do Campinas. "No caminho das minas novas de goiazes, no lugar a que se chamam os Campinhos, em distância de quatro legoas, com pouca diferença os ditos Campinhos eram três, sendo maior do meio, fazendo um pião no campinho maior" (CAMPOS JR., 1952 p.7). Assim descreve-se o local da primeira sesmaria no sítio onde mais tarde fundaria a cidade de Campinas. Na disputa pela formação de pousos, Rossetto (2006) nos aponta a abertura de novos atalhos e a formação de novos pousos, a exemplo do pouso Pinheiro, na região da atual cidade de Valinhos.

Com formação da freguesia, houve novas mudanças: o caminho é desviado para dentro da área urbanizada, que foi fundada em um ponto mais elevado distante do caminho, pois a estrada antiga e o pouso se localizavam à beira de um córrego. Onde passavam as tropas, torna-se caminho do gado, sendo os limites das fazendas ali localizadas. A antiga estrada, aos pés do córrego Campinas Velha, segue adormecida e esquecida.

Somente em 1934, com o Plano de Melhoramentos para cidade de Campinas, os olhares se voltam àquela região. Lá, no fim da cidade, nada tinha além do córrego, agora chamado Proença, e um caminho que levava até o arraial de Sousas. O plano de uma nova avenida, a cidade em pleno crescimento, a comercialização de terra e a exploração imobiliária permitiram que a Avenida Norte-Sul fosse construída, impulsionada pela implantação dos bairros ao seu redor.

O plano previa uma avenida larga e arborizada, que conectaria os bairros e as áreas verdes. Porém, a metropolização chegou antes que se finalizasse a Avenida, então na década de 1970, um novo Plano urbano foi posto em prática: Avenida Norte--Sul passa a ser a Via expressa Norte-Sul. Esta via interliga as diversas estradas que chegam a Campinas, divergindo o fluxo do centro e revelando a metropolização de Campinas.

A Avenida Norte-Sul segue mudando, junto com as alterações da cidade, da sociedade, da economia e da política. Notamos nessa leitura histórica que a Norte-Sul desempenhou vários papéis e ainda segue determinando sua importância na cidade de Campinas.

**ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA NA AVENIDA NORTE-SUL**

### **3. ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA NA AVENIDA NORTE-SUL**

#### **3.1 INTRODUÇÃO**

A arquitetura é um elemento parte da formação da cidade, dessa forma, através dela, podemos ter uma compreensão e leitura do espaço urbano. Por isso, no capítulo três, faremos a análise da arquitetura da Avenida Norte-Sul ampliando a compreensão de seu papel na regionalidade urbana.

Para entendermos melhor do que se trata a arquitetura atual da cidade, fizemos primeiramente um levantamento teórico sobre arquitetura contemporânea, observando seu desenvolvimento até data recente, tanto no campo internacional quanto nacional. No campo internacional, observamos a arquitetura contemporânea como uma ruptura de paradigma em relação ao Movimento Moderno. No campo nacional, fizemos um apanhado do desenvolvimento da arquitetura contemporânea brasileira dando maior atenção às escolas paulista e carioca, por estarem mais próximas da arquitetura estudada nesta tese, delimitando o objeto de pesquisa. Assim, pudemos fazer uma análise fenomenológica do que se trata a composição arquitetural da Avenida Norte-Sul.

Nota-se que não pretendemos escrever a história da arquitetura contemporânea, mas expor um panorama de como se desenvolveu essa arquitetura como base conceitual para a análise dos edifícios contemporâneos da Avenida Norte-Sul.

Logo, através de uma análise histórica, utilizando recursos de fotografia, narrativa e dedução, para fazermos uma construção do desenvolvimento de algumas tipologias arquitetônicas da Avenida, culminando no contexto atual, no qual notamos o surgimento intenso de novas edificações com linguagem atualizada.

Tais edifícios ajudam na caracterização do papel urbano atual da Avenida, logo a análise desses novos edifícios em relação à Avenida Norte-Sul, indicou parâmetros para compreensão deste espaço urbano. Assim, os exames individuais de alguns edifícios foram feitos, complementados por entrevistas com seus projetistas, possibilitando um melhor entendimento da relação entre o papel arquitetônico e a formação do espaço urbano em estudo. Portanto, é de interesse dessa tese observar como ocorre a relação da arquitetura e o espaço urbano, de

modo que o foco do trabalho será analisar a relação da arquitetura e do espaço urbano.

## **3.2. UM PANORAMA DA ARQUITETURA CONTEMPORÂNEA NO BRASIL E NO MUNDO**

### **3.2.1 A formação do pós-modernismo**

Quando observamos a linha cronológica da arquitetura e do urbanismo contemporâneo, percebemos que este se desenrolou em dois períodos. O primeiro ficou conhecido com pós-modernismo, que se inicia por volta da década de 1950, com a crise e crítica ao modernismo, progredindo até a década de 1990. A partir de então, o movimento contemporâneo se aprofunda em questões mais próximas ao da sociedade atual, em que existe uma fragmentação de realismo e uma aproximação mais intensa da experiência e do simbolismo, a fenomenologia passa a ser o precursor ponderado para análise deste período.

Para compreendermos a atual arquitetura, é necessário entender o Movimento Moderno, que surge justamente quando grandes mudanças econômicas, sociais e produtivas ocorrem, transformando por completo o mundo, convertendo-o no que hoje conhecemos. Segundo Giddens (1991): “Os modos de vida produzidos pela modernidade nos desvincularam de todo o tipo tradicional de ordem social...”. Existia uma necessidade social de mudança e transformação, constituindo uma unidade paradoxal, na qual ocorria a renovação e a desintegração, conformando na necessidade de ordem que leva ao caos (BERMAN, 1989). Portanto, o Movimento Moderno rompe com a história precedente, registrando um movimento progressista, na busca do novo, com isso se concebe um esforço na formação científica, que se torna cada vez mais intensificada; a racionalização passa a ser uma característica pertinente neste período, tomando conta de toda a sociedade (HARVEY, 1992).

O Movimento Moderno surge antes da Primeira Guerra Mundial, sendo uma reação às novas condições de produção resultantes da Revolução Industrial, transformando a circulação com novos meios de transportes e o consumo como os mercados de massa, que possibilitaram um crescimento urbano intenso e uma internacionalização e universalização cultural, encontrando nas cidades seu *habitat* natural (HARVEY, 1992). Desse modo, o Movimento Moderno era complexo devido às grandes e rápidas mudanças que ocorreram, seus ideais na arquitetura e no

urbanismo consistiam: em um protagonismo do homem, uma defesa funcionalista, um método racional de projetar, uso de novas tecnologias e uma insistência de valor social na arquitetura e no urbanismo (MONTANER, 2001). Assim, construíram-se esforços para uma renovação urbana em larga escala em âmbito mundial, como, por exemplo, a reformulação de Paris por Haussmann, as cidades-jardins de Howard, o Plano de Chicago de Daniel Burnham, a cidade industrial linear de Garnier, os Planos de transformação de Viena por Camilo Sitte e Otto Wagner e a cidade do futuro de Le Corbusier (HARVEY, 1992).

Na arquitetura, observamos o rigor metodológico construído pelos Congressos Internacionais de Arquitetura Moderna (CIAMs), em que arquitetos de diversas nacionalidades participavam de mesmos métodos de análise e explicação gráficas de seus projetos, constituindo soluções projetais similares, que resultaram em um manifesto de arquitetura e urbanismo moderno, conhecido como Carta de Atenas, em 1933, que pensava a arquitetura em função de um homem ideal, capaz de viver em espaços totalmente racionalizados. O *Museum of Modern Art* (MOMA) em Nova Iorque, que representa o contexto norte-americano de Arte Moderna, observando as vanguardas europeias, apresentou uma exposição, em 1932, sobre arquitetura internacional, através da apresentação de 70 obras, com o intuito de demonstrar a existência de um Estilo Internacional (MONTANER, 2001; HARVEY, 1992).

A formulação de um novo estilo único que formou o Estilo Internacional (*International Style*) se tornou uma referência nas críticas ao modernismo, construindo a própria ruína do Movimento Moderno. Os principais conceitos formais do Estilo Internacional estavam na arquitetura de volumes com jogos dinâmicos de planos, a regularidade da composição formal e a ausência de ornamentos. O fato era que a constituição de um estilo único reduzia os conceitos do Movimento Moderno, principalmente relacionados ao papel social da arquitetura moderna, como também se retirava do campo ideológico, constituindo apenas um conceito formal de estilo. Deste modo, houve uma absorção da estética modernista pelo poder corporativo, tornando a arte do Movimento Moderno em reserva capital da elite (MONTANER, 2001; HARVEY, 1992).

No Brasil, o período Pós-Segunda Guerra foi marcado pela formação da primeira geração moderna, conhecida como “escola carioca”, cujas obras estabeleceram uma consagração internacional da arquitetura moderna brasileira,

que possibilitou o desenvolvimento de uma arquitetura singular, entre as décadas de 1940 até meados de 1960 (BASTOS e ZEIN, 2011).

A partir da década de 1960, iniciam-se movimentos internacionais de contracultura e antimodernistas, os quais repudiavam as qualidades opressivas da racionalidade tecnocrata, reverenciavam a individualização por meio de políticas “neoesquerdistas” e uma crítica à vida cotidiana. O movimento se espalhou por diversas capitais do mundo em 1968, contudo fracassou, porém, precedeu o início do pós-modernismo (HARVEY, 1992).

Por outro lado, alguns grupos de arquitetos em países da América do Sul e Escandinávia expandem a visão modernista e passam a utilizar soluções regionalistas em sua arquitetura, aproximando-se de um contextualismo cultural e técnica vernaculares. No Brasil, a arquitetura moderna tem uma relação direta com o que acontece na Europa, devido às visitas de Le Corbusier, porém existe uma maior liberdade criativa expressada principalmente nas obras de Oscar Niemeyer, tendo como maior exemplo o conjunto da Pampulha em Belo Horizonte (1942-1944) (MONTANER, 2001).

Na visão urbanística, o modelo racionalista de urbanismo, desenvolvido principalmente depois da Segunda Guerra Mundial, guiado pelos princípios da Carta de Atenas, resultou no desenvolvimento de cidades “neocapitalistas”, nas quais a fragmentação e segregação espacial constituída por zoneamentos monofuncionais possibilitavam o controle e exploração capitalista de cada área da cidade. Temos como exemplo as propostas urbanas: o modelo Ville Radieuse, de Le Corbusier, de 1935, que teve seus conceitos aplicados no Plano de Chandigarh na Índia em 1951; outro exemplo foi a cidade de Brasília com o Plano Piloto em 1957, de Lúcio Costa (MONTANER, 2001).

Dentro do próprio CIAM iniciam-se conflitos e críticas ao Movimento Moderno, no IX e no X CIAMs. Surge, então, um grupo de arquitetos conhecidos com *Team X*, que passam a condenar o formalismo da Carta de Atenas. Os jovens arquitetos do grupo criticavam o universalismo do Movimento Moderno e propunham a busca de uma identidade na resolução de problemas projetais. Tais críticas dissolveram os CIAMs, visto que a Carta de Atenas já não atendia a complexidade da vida urbana na visão destes jovens arquitetos. Existia uma vontade de continuidade de Movimento Moderno pelo *Team X*, contudo seus métodos de trabalho repudiavam o

método sistemático e universalista construído nos CIAMs, assim nas reuniões do grupo sugeriram novas metodologias projetuais, que passaram a ser baseadas no empirismo e em métodos científicos experimentais, sendo analisados projetos caso a caso (MONTANER, 2001).

Segundo Harvey (1992), Charles Jencks coloca como marco simbólico do final do Modernismo arquitetônico a data de 15 de julho de 1972, às exatas 15h32min, quando o complexo habitacional Pruitt-Igor, em St. Louis, no Estados Unidos, foi demolido, demonstrando que a filosofia modernista da “máquina de viver”, de fato, não se adaptava à vida das pessoas. Este marco simbólico demonstrava que o Movimento Moderno vinha perdendo força nos seus conceitos, a sociedade se tornava mais complexa do que as questões modernistas propunham com soluções arquiteturais e urbanas. O Projeto Modernista encontrava-se sob ataque de uma crítica a qual não se sabia de fato aonde se queria chegar. O Pós-Modernismo representava essa ruptura com o Modernismo? Na realidade, era algo mais complexo, não exatamente se posicionou como uma crítica em oposição aos conceitos modernos, o Pós-Modernismo era o aceite da falta de controle, do caos e da fragmentação, e não a tentativa de transcendê-lo como o Modernismo o fazia.

Observando a questão pós-moderna como uma continuação do Modernismo, Jane Jacobs (2000), em **Morte e vida de grandes cidades**, na década de 1970, faz uma crítica ao papel no planejamento moderno no período, relatando que a equação dos problemas urbanos, em especial a questão social, apresenta uma lacuna entre as reais necessidades sociourbanas e o capital destinado na resolução de tais problemas, assim observa que o urbanismo do Movimento Moderno deixa a desejar na formação da cidade, fomentando espaços insólitos ao convívio urbano e ineficientes.

O Pós-Modernismo surge como um movimento pluralista devido à construção de uma visão crítica formulada individualmente por cada arquiteto, tendo como principal intuito o resgate simbólico da arquitetura. Assim, o significado da arquitetura e a definição de sua essência passam a ser discutidos, com a entrada de conceitos como o conceptualismo e a visão histórica (NESBITT, 2008).

### **3.2.2 Alguns exemplos de obras pós-modernistas internacional e brasileiro.**

A partir da década de 1970, vemos transformações nos conceitos arquiteturais e urbanísticos, que se iniciam dentro do debate teórico da crítica ao Movimento

Moderno, resultando na consolidação de novos conceitos pós-modernos, os textos teóricos comprovam uma consciência de um novo período, que foi amplamente debatido em meios acadêmicos como na Escola de Veneza, no Instituto de Arquitetura e Urbanismo de Chicago, na Associação Arquitetural de Londres, entre outros (NESBITT, 2008). Analisaremos os textos mais emblemáticos.

Em 1966 e 1972, temos as publicações dos livros de Robert Venturi, **Complexidade e Contradição em Arquitetura e Aprendendo com Las Vegas** (utilizado como parte da metodologia dessa tese). O primeiro livro foi uma publicação por iniciativa do MOMA, inaugurando uma crítica à hegemonia modernista e um resgate aos antecedentes históricos, atacando o reducionismo da arquitetura moderna e a necessidade de uma renovação da consciência histórica (NESBITT, 2008). O texto de Venturi destaca que a simplicidade da arquitetura moderna ocorre em decorrência a uma seletividade da doutrina em eleger as questões a serem resolvidas, sucedendo em um reducionismo: “O reconhecimento da complexidade e da contradição na arquitetura não nega o que Kahn chamou de ‘desejo de simplicidade’.” (VENTURI *apud* NESBITT, 2008, p.93). No segundo texto, Venturi passa a observar o papel da força iconográfica e morfológica da arquitetura na construção de sua própria imagem e como a arquitetura se relaciona na significação da construção do espaço urbano quando relata sua correlação com a Main Street de Las Vegas (VENTURI, IZENOUR e BROWN, 1998).

Em 1976, temos o texto **O Pós-funcionalismo**, de Peter Eisenman, publicado na revista *Oppositions*. O autor coloca o seu ponto de vista sobre a questão do funcionalismo da arquitetura, colocando em perspectiva a evolução do funcionalismo relacionado a alterações sociais, visto que o conceito de distribuição programática de um edifício vem desde o Renascimento, que a industrialização trouxe novas funções e complexidade para as soluções tipológicas, resultando em um modelo que a “forma segue a função”, na qual o autor hesita em considerar uma característica modernista. Para Peter Eisenman, o Pós-Modernismo seria na realidade um pós-funcionalismo, onde existe “...uma dialética entre a tipologia humanista e a fragmentação de formas típicas em signos...” (NESBITT, 2008, p.96).

Também em 1976, Aldo Rossi nos apresenta um ensaio no qual explica seu método de projeto baseado na “operação lógico-formal” do psicanalista Carl Jung, no qual trabalha com o conceito de memória coletiva.

“Hoje eu penso minha arquitetura no contexto e nos limites de uma grande diversidade de associações, correspondências e analogias [...] sempre considerei o objeto, o produto, o projeto como dotado de uma individualidade própria [...] Estou pensando em objetos familiares, cuja forma e posição já são fixas, mas cujos os significados podem ser modificados.” (ROSSI, 1976, apud. Nesbitt, 2008, p.380).

O trecho acima, do artigo **Uma Arquitetura Analógica**, trata da visão de projeto do arquiteto, na qual ele busca, em elementos tradicionais, configurar novos significados a sua arquitetura, fundindo seu projeto ao seu contexto espacial e histórico.

Em 1977, o trabalho de Geoffrey Broadbent, intitulado **Um Guia Pessoal Descomplicado de Teorizados Signos na Arquitetura**, publicado pela *Architectural Design*, trata da questão do signos da arquitetura. Nos projetos pós-modernos, existe uma intenção do projetista para construir uma arquitetura simbólica, deixando de lado o funcionalismo modernista e destacando a simbologia como parâmetro projetual. Tomando como exemplos os trabalhos de Robert Venturi, Charles Moore e Charles Jencks, de modo que a arquitetura não deve ser lida apenas visualmente, mas através de todos os sentidos (NESBITT, 2008).

“...Pevsner admite isso agora - na ultima pagina de seu livro *A History of Building Types* ele escrever: ‘Todo edifício cria associações na mente do observador, quer o arquiteto queira ou não’. Ele chama isso de evocação [...] entender como isso acontece ajuda a projeta-los [edifícios] de forma que o façam melhor.”. (BROADBENT, *apud* NEBITTS, 2008, p.144).

Fica claro que o autor, em sua análise sobre semiótica da arquitetura, adota uma posição de que os projetos pós-modernos possuem uma consciência sobre a significação a ser transmitida em sua arquitetura de modo intencional.

Em 1988, Rem Koolhaas publica o texto **A Cidade Contemporânea** no qual, segundo Nesbitt (2008), o arquiteto trata da fragmentação urbana num processo de espraiamento urbano, reconfigurando o deslocamento da centralidade, observando que as propostas urbanas seguem como uma continuidade do modernismo. “Esses processos parecem desembarcar em uma invisível fragmentação da cidade atual,

num deslocamento do centro de gravidade da dinâmica urbana do centro da cidade para a periferia e numa notável criatividade para escapar das regras urbanísticas.” (KOOLHAAS, 1988, *apud*. NESBITT, 2008, p.356). O autor faz um estudo do comportamento das cidades daquele período, observando uma perda de força das áreas centrais, relacionado a uma fragmentação urbana e um deslocamento e formação de novas centralidades em locais periféricos onde uma nova arquitetura passa a se desenvolver. Neste artigo, também observamos que se inicia um processo de fusão entre arquitetura e urbanismo, percebendo que o processo pós-moderno passa a fazer uma associação entre a arquitetura e o espaço urbano.

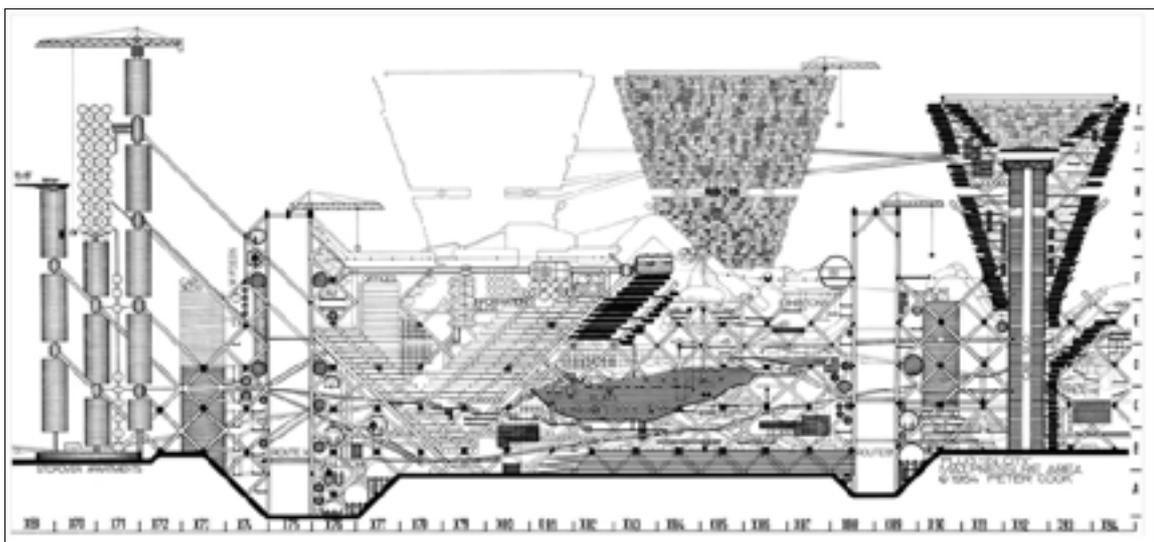
Outro texto de Rem Koolhaas, de 1989, **Por uma Cidade Contemporânea**, destaca que o Movimento Moderno não se completou devido ao reducionismo dos arquitetos modernistas diante da cidade que seria mais complexa. Koolhaas sugere um urbanismo onde estaria em meio-termo entre a cidade tradicional e a renovação urbana (NESBITT, 2008). “... a imagem da cidade moderna \_ pelo menos da forma como normalmente foi projetada\_ ainda não se concretizou em parte alguma. A cidade com que temos de nos arranjar hoje é mais ou menos formada de fragmentos de modernidade.” (KOOLHAAS, 1989, *apud* Nesbitt, 2008, p.359).

Koolhaas não é o único autor a tratar a questão urbana. Antes dele temos, em 1975, o trabalho de Colin Rowe e Fred Koetter, do livro **Collage City** (Cidade-Colagem), em que trabalham uma crítica ao urbanismo moderno, observando que o Modernismo privilegiava os objetos em relação ao espaço, resultando em áreas urbanas sem vida. Relatam ser necessário um pluralismo urbano, no qual fragmentações de espaço constituem a construção urbana através da colagem entre o novo e o tradicional, observando uma importância sociocultural de se manter a cidade tradicional.

Após fazer um exame das teorias expostas no período pós-moderno, cabe-nos analisar a arquitetura também produzida neste período, logo, teremos em destaque as propostas de Archigram, na Grã-Bretanha; Aldo Rossi, na Itália; Robert Venturi e Peter Eisenman, nos Estados Unidos; entre outros, colocando em perspectiva temas como estrutura urbana, comunicação simbólica, novas metodologias operacionais e arquitetura conceitual (MONTANER, 2001).

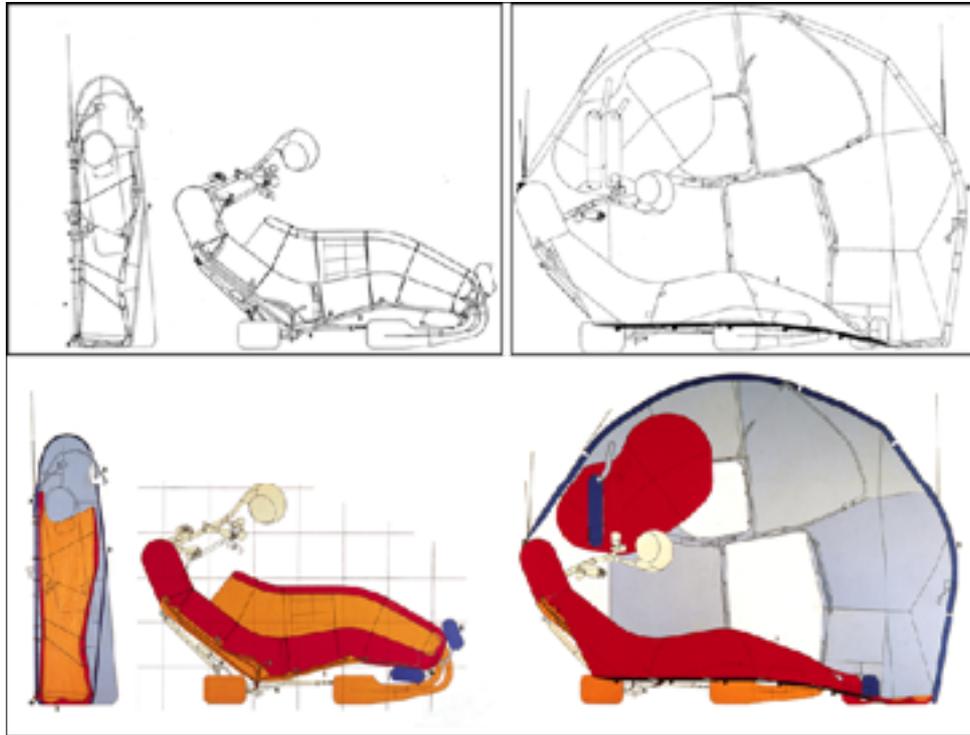
O grupo Archigram vai explorar uma arquitetura baseada no conceito tecnológico beirando a irrealidade, sendo alguns de seus projetos apenas proposições utópicas, ficando somente no papel. A arquitetura do grupo de arquitetos observa uma posição neofuncionalista, em que a racionalização tem um papel marcante principalmente no uso de novos materiais que permitem resultados arquitetônicos inovadores. A exemplo, temos a *Walking City*, de Ron Herron, de 1964. A proposta era uma cidade de arquitetura nômade que poderia se deslocar como enormes veículos, onde os edifícios possuíam formas que lembravam animais. Outro exemplo é a *Plug-in City*, de Peter Cook, de 1964<sup>7</sup>: a cidade se constituiria de megasestruturas pré-fabricadas em rede, que se conectava a todo território, sendo que os edifícios conexos possuiriam todo o tipo de serviço e habitação, além da conexão física também existiria uma conexão e o apoio tecnológico. A partir dessas primeiras ideias urbanas, surgiram os projetos de unidades residenciais autônomas, o *Living Pod*, de David Greene, de 1966, sendo uma casa cápsula com a capacidade de se transformar em um *trailer*, podendo ser levada até os lugares mais remotos, como também poderia ser conectada a *Plug-in City*. Outro projeto residencial autônomo é *The Cushicle*, de Michael Webb, de 1966, este ainda mais compacto, mas também com a intenção de mobilidade, baseado na alta tecnologia (SILVA, 2004).

**Figura 26.** Plug-in City



Fonte: <[www.archigram.net](http://www.archigram.net)> data de acesso: 13/06/2019. Autor: Peter Cook, 1964. A imagem acima é um desenho do Arquiteto Peter Cook representando a cidade Plug-in.

<sup>7</sup> A *Plug-in City* faz parte dos estudos da revista publicada pelo grupo.



**Figura 27.** The Cushicle

Fonte: <[www.archigram.net](http://www.archigram.net)> data de acesso: 13/06/2019. Autor: Michael Webb. projeto da unidade habitacional *The Cushicle*.

Outro exemplo, porém mais concreto, do uso da alta tecnologia foi o Centro George Pompidou, de 1971, dos Arquitetos Richard Rogers e Renzo Piano, em Paris. O projeto apresenta uma planta livre de 50m de profundidade, que só foi possível pelo uso da alta tecnologia estrutural aplicada ao projeto. O edifício apresenta uma tipologia industrial devido a suas estruturas e acesso estarem expostos no lado externo do edifício, retomando o formalismo do brutalismo da década de 1940.

O arquiteto Aldo Rossi vai seguir um percurso distinto, onde este passa a considerar a cidade e seu contexto cultural, passando a retomar a tradição da história da arquitetura deixada pelos arquitetos modernistas. O arquiteto se apropria do contexto cultural urbano e histórico na busca da simbologia e da memória coletiva como forma tipológica de expressão de seus projetos. No projeto do *Teatro del Mondo, de Veneza*, de 1979, o edifício foi construído sob um balsa com uma estrutura metálica desmontável, fazendo uma conexão histórica com a cidade de Veneza. Os volumes puros justapostos são revestidos em madeira, tendo seu

fechamento de cobertura com uma haste com a bola e a bandeira, remetendo-se aos edifícios vizinhos. O teatro faz referência a um passado ao se conectar com o entorno de modo a simulá-lo sem de fato copiá-lo.

**Figura 27.** Teatro del Mondo, Veneza.



Fonte: <<https://pt.wikiarquitectura.com/construção/teatro-do-mundo/#imagem-1>> data de acesso: 13/06/2019. Projeto de Aldo Rossi.

Outro arquiteto de destaque no período pós-moderno foi Robert Venturi, como visto anteriormente, em seu trabalho teórico, o arquiteto defende uma atuação arquitetônica contrária à simplificação desenvolvida pelo período modernista, onde toma o caminho para uma arquitetura comunicativa no qual o próprio edifício deve denunciar o seu uso.

“Segundo Venturi existem dois caminhos para que um edifício seja comunicativo: que em sua forma expresse a função como faziam catedral gótica ou um restaurante em forma de pato \_ ou simplesmente que seja um galpão decorado, um edifício funcional com um letreiro gigante. Essa segunda solução, segundo Venturi, é a mais contemporânea, e sua linguagem é mais fácil de entender.” (MONTENER, 2001, p.160).

Notamos em sua obra que a segunda opção é muito utilizada na década de 1970.



**Figura 28.** Edifício Guild House. Filadélfia, 1963.

Fonte: imagem de domínio público <[https://en.wikipedia.org/wiki/Guild\\_House\\_\(Philadelphia\)#/media/File:Venturi\\_Guild\\_House.jpg](https://en.wikipedia.org/wiki/Guild_House_(Philadelphia)#/media/File:Venturi_Guild_House.jpg)> data de acesso: 17/06/2019. Observando o edifício, notamos vários elementos figurativos, nos princípios arquitetônicos clássicos, o edifício é dividido em base com a parte de cerâmica branca, fuste no miolo do edifício segundo uma simetria e um ordenamento ritmado das janelas e sacada e capitel sendo acabado com uma janela semicircular representando um frontão. Por outro lado, uma perspectiva contemporânea o uso do tijolo remete ao contexto urbano histórico tradicional das casas da Filadélfia e o uso do letreiro comunicativo anunciando a função do edifício.

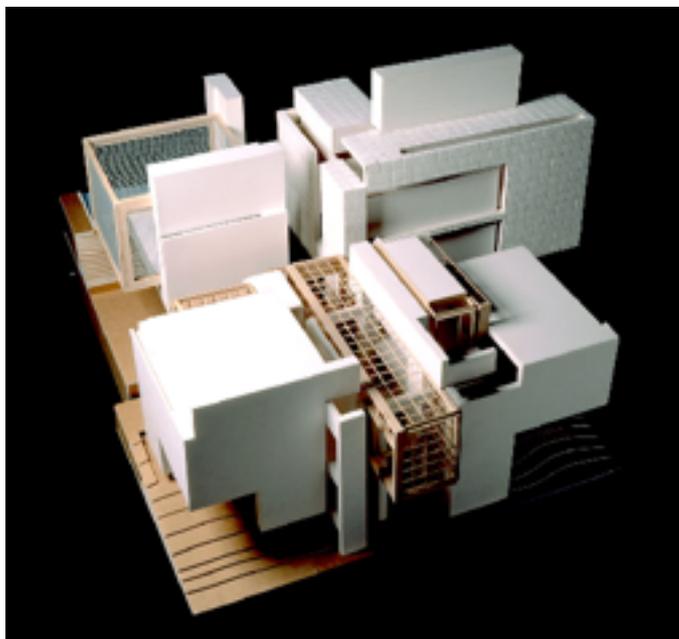
Além de Venturi, temos alguns exemplos marcantes da arquitetura pós-moderna com o trabalho voltado para elementos comunicativos, um deles é a Piazza d'Itália, em Nova Orleans, de Charles Moore. Tendo um papel cenográfico, a praça utiliza elementos da arquitetura clássica romana, remetendo a memória da Itália para o espaço (MONTANER, 2001). A intenção comunicativa está em fazer uma relação cultural como o território, pois se localiza atrás do Centro Americano de Cultura Itália, contendo uma abordagem cultural, histórica e de certa forma irônica.



**Figura 29.** Piazza d'Italia, Nova Orleans.

Fonte: imagem de domínio público <<https://commons.wikimedia.org/wiki/File:PiazzaDItalia1990.jpg>>  
data de acesso: 17/06/2019. Projeto de Charles Moore.

Outro destaque na construção da arquitetura contemporânea foram os conhecidos *New York Five*, os arquitetos Peter Eisenman, Micheal Graves, Charles Gwathmey, John Hejduk e Richard Meier, que trabalham suas arquiteturas no campo do experimentalismo, representando a sintaxe racionalista de personagens do Movimento Moderno. A exemplo, temos o trabalho de Eisenman, que se dedica a utilizar forma geométrica pura, trabalhando uma arquitetura abstrata, aproximando a arquitetura da arte (MONTANER, 2001).



**Figura 30.** Casa X, Michigan, 1976

Fonte: <<https://eisenmanarchitects.com/House-X-1975>> data de acesso: 19/06/2019. A casa X trabalha com o conceito de eixos através da justaposição de quatro cubos que se transformam por um processo modular de adição e subtração dos volumes iniciais, projeto de Peter Eisenman.

O Arquiteto James Stirling trabalha com uma visão mais eclética da arquitetura, onde busca o historicismo, o formalismo modernista, a alta tecnologia e os recursos artesanais. Este tipo de obra apresenta uma edificação híbrida com uma linguagem própria, relacionado ao momento e ao lugar. O processo de projeto de Stirling reinicia com a introdução de referências históricas a sua arquitetura por meio de iconografia. A ampliação da Staatsgalerie em Stuttgart tem como intenção valorizar a tipologia de museu tradicional, centrado no percurso interno, por fora integra linhas abstratas da arquitetura com componentes figurativos da tradição histórica (MONTANER, 2001).

**Figura 31.** Staatsgalerie, Stuttgart, 1984.



Fonte: <<https://www.archdaily.com.br/br/763435/dez-edificios-que-resumem-o-triunfo-do-pos-modernismo/54eeffb0e58ece8925000089>> data de acesso: 19/06/2019. Projeto de James Stirling.

O Brasil não se encontrava tão distante do debate pós-moderno, também se observam mudanças em meados da década de 1960, alterando o paradigma da arquitetura nacional. O mais claro deles é a tendência “brutalista” dessa nova arquitetura, que se forma baseada em uma mudança construtiva e formal. Estas mudanças ocorreram no período entre 1953 e 1973, desencadeadas principalmente por uma nova geração de arquitetos paulistas como: Vilanova Artigas, Paulo Mendez da Rocha, Carlos Millan, Ruy Ohtake, Fabio Pentead, entre outros (BASTOS e ZEIN, 2011).

O “Brutalismo paulista” se formou mais como um “neobrutalismo”, baseado no brutalismo britânico da década de 1940, porém mantendo uma identidade nacional. Suas características ainda recebiam influências de Le Corbusier e Mies van der Rohe, além de arquitetos nacionais como Oscar Niemeyer e Affonso Reidy (BASTOS e ZEIN, 2011), o que mantinha essa arquitetura conexas ao Movimento Moderno, preservando ainda partes dos princípios modernistas, principalmente aliado ao funcionalismo e à não ornamentação.

Como características da tendência brutalista, nota-se que no partido as soluções ocorriam por monobloco ou volume único, quando mais de um volume, era evidente uma hierarquia entre os blocos. Na sua composição, era formado em geral por caixas portantes e planta livre, sendo a cobertura homogênea e independente da estrutura inferior, possuindo em planta jogos de níveis e espaços internos flexíveis e interconectados, a circulação em destaque e o zoneamento funcional. Na elevação se observa uma predominância de cheios aos vazios, tendo o uso de iluminação predominantemente zenital. O sistema construtivo era exclusivo uso de concreto armado ou protendido, com lajes nervuradas, que propiciava vão livres e balanços amplos, as vedações eram em concreto realizado *in loco* ou alvenaria, o uso de pré-fabricado ocorria em exemplos isolados. As superfícies, na maioria dos casos, se mantinham aparentes ou recebiam um pintura direto sobre o material, por isso grande parte das obras possuía ausência de cor, as aberturas apresentavam elementos como *brises*. A intenção era uma clareza de solução estrutural, ênfase à homogeneidade e um uso restrito de materiais (BASTOS e ZEIN, 2011).



**Figura 32.** Rodoviária de Jaú - SP (1973-1979), de Vilanova Artigas

Fonte: <<https://www.arquivo.arq.br/rodoviaria-de-jau?lightbox=image7mm>> data de acesso: 01/07/2019. Projeto de Vilanova Artigas.

“A ideia da exploração prática das estruturas de concreto na arquitetura brasileira, a despeito do discurso que enfatizava a leveza do desenho estrutural nacional, não caminhou no sentido de criar estruturas econômicas, com pouco uso de material por desenho engenhoso ou cálculos precisos, o arrojo buscou formas insólitas ou grandes vãos, por vezes descabidos, em programas simples...” (BASTOS e ZEIN, 2011, p. 115).

Nota-se que a arquitetura brutalista nacional buscava uma expressão arquitetônica única, que se desenvolvia através das estruturas e dimensões.

Ao mesmo tempo, uma arquitetura mais relacionada como a industrialização ocorria. Isso aconteceu devido à ampliação do processo industrial do país, decorrente das alterações econômica e política do período com a entrada do governo desenvolvimentista de Juscelino Kubitschek (1956-1961), que alavancou a indústria brasileira, entre os diversos setores em destaque estava o da construção civil. Com isso, possibilitou que novas experiências no campo acadêmico ocorressem nesse sentido. A principal atuação ocorreu na construção do *campus* da Universidade Federal de Brasília dirigido por Oscar Niemeyer e João Filgueiras Lima (Lelé). Ambos orientavam uma arquitetura baseada em tecnologia de pré-fabricados, este processo construtivo foi incorporado pelo Estado com a entrada do governo militar em 1964, como também pela iniciativa privada (BASTOS e ZEIN, 2011).

**Figura 33.** Centro Administrativo de Salvador (1974-1975).



Fonte: <<https://www.conversaafiada.com.br/brasil/centro-administrativo-da-bahia-pode-virar-patrimonio-cultural>> data de acesso: 01/07/2019. Projeto do arquiteto João Filgueiras Lima (Lelé), edifício projetado por blocos pré-fabricados encaixados uns aos outros, formando uma lâmina.

A ditadura militar foi também importante gerador de tensão e contradições para o pensamento arquitetônico brasileiro, anulando o processo criativo devido à forte repressão gerada pelo Estado nesse período, ao mesmo tempo em que o governo propiciou um aumento da demanda do mercado construtivo, criando um período próspero para construção civil tanto com demandas do setor público quanto do setor privado. Contudo, a estagnação arquitetônica propiciou o deslocamento da atenção ao planejamento urbano. Brasília constituiu um marco importante na formação do pensamento urbanístico brasileiro, passando a se observar com maior atenção o espaço urbano (BASTOS e ZEIN, 2011).

Este período de uso de alta tecnologia na arquitetura brasileira também gerou pensamentos de oposição, tais como de Sergio Ferro, que preconizava uma arquitetura mais humanizada no canteiro de obra, propondo projetos com estruturas mais econômicas que poderiam ser executadas com materiais simples. Esta arquitetura resultava em uma estética simples, com materiais aparentes, persistindo em parte dos conceitos brutalistas, era possível observar as técnicas construtivas apresentando com clareza a solução estrutural (BASTOS e ZEIN, 2011).

**Figura 34.** Residência Waldo Perseu Pereira, 1967.



Fonte: <<https://www.archdaily.com.br/br/01-163202/classicos-da-arquitetura-residencia-waldo-perseu-pereira-slash-joaquim-guedes/52966f33e8e44e5c5000000c-classicos-da-arquitetura-residencia-waldo-perseu-pereira-slash-joaquim-guedes-foto>> data de acesso: 02/07/2019. Projeto de Joaquim Guedes.

Arquitetura de uso de técnicas construtivas tradicionais não ficou apenas em um contradição aos trabalhos de alta tecnologia de brutalismo. Na década de 1980, o debate se desenvolveu no sentido social, no qual se buscava observar a “função social do arquiteto”, que retomou o uso de soluções tradicionais de tecnologia para a arquitetura, que já estavam em evidência em outros países de América Latina, com a motivação de dar soluções para as questões habitacionais brasileiras. A estrela dessa técnica foi o tijolo, buscando alternativas formais através de um plasticismo estrutural (BASTOS e ZEIN, 2011).

**Figura 35.** Residência dos Padres Claretianos, Batatais - SP (1982-1984)



Fonte: <<https://claretiano.edu.br/batatais/noticias/145630/encontro-realizado-no-claretiano-apresenta-detalhes-da-arquitetura-de-batatais>> data de acesso: 01/07/2019. Projeto de Affonso Risi Jr. e José Mario de Carvalho Jr., ganhador do premio Rino Levi de 1983.

A partir de 1979, com o lançamento da revista Pampulha, novos projetos entram em destaque. Saindo do eixo Rio-São Paulo, apresentando trabalhos dos contrterrâneos mineiros, com uma arquitetura contemporânea que valoriza o patrimônio arquitetônico e cultural, apropriando-se de uma visão mais simbólica em suas arquiteturas. Como exemplos, temos a escola Estadual João Figueiredo Barcelos, situada no mesmo bairro da Escola Vale Verde, em Timóteo-MG, dos mesmos arquitetos, foi também ganhador do 1º prêmio Carpe em Sistemas Construtivos. O uso da estrutura de aço não traz apenas uma nova possibilidade construtiva para o repertório brasileiro, mas também apresentava um valor simbólico de identidade regional do uso do aço (BASTOS e ZEIN, 2011).



**Figura 36.** Escola Estadual João Figueiredo Barcelos, Timóteo - MG (1983)

Fonte: <<https://www.diariodoaco.com.br/noticia/0046723-arte-e-arquitetura>> data de acesso 03/07/2019. Projeto dos arquitetos Éolo Maia, Maria Josefina de Vasconcellos e Sylvio Emrich de Podestá.

Neste período, também observamos uma mudança nas posturas projetais, com o fim do “milagre econômico”, transfere-se para iniciativa privada o investimento em grandes projetos, desta forma surgem parcerias público x privado, as quais terrenos privados recebem projetos com uso público ou coletivo, contudo relacionados a torres de centros empresariais. O Centro Empresarial Itaú Conceição é um exemplo desse tipo de parceria: o terreno adquirido pelo grupo Itaú era posteriormente público, este sítio seria destinado a atuar com diretrizes de recuperação urbana da área. Com a venda para a iniciativa privada, que possuía interesses devido a sua localização próxima ao metrô, teve a contrapartida que parte do projeto teria livre acesso ao público, podendo ter um acesso direto entre a Estação Conceição e o empreendimento (BASTOS e ZEIN, 2011).

**Figura 37.** Centro Empresarial Itaú Conceição, São Paulo (1985)



Fonte: <<https://epocanegocios.globo.com/Empresa/noticia/2017/07/epoca-negocios-itausa-diz-que-nao-tem-mais-interesse-em-adquirir-participacao-na-br-distribuidora.html>> data de acesso: 03/07/2019. Projeto dos arquitetos João Eduardo De Genaro, Francisco Javier J. y Manubens e Jaime M. Copertino, o projeto conta com dois níveis semienterrados de acesso livre ao público e à estação de metrô e 3 torres de escritórios com planta livre panorâmica.

Observando esse primeiro período da arquitetura contemporânea, conhecida como Pós-Modernismo, notamos que o desenvolvimento internacional dessa arquitetura continha uma visão pluralista de como se deveria seguir o desenvolvimento da arquitetura. Alguns arquitetos buscavam suprir as lacunas deixadas pela Movimento Moderno relacionado ao reducionismo simplista e ao distanciamento histórico, sendo que outros buscavam compreender como proporcionar uma continuação realista dos conceitos modernos diante das mudanças de paradigma social, ainda se via uma busca de um simbolismo para arquitetura. Essas visões multifacetadas, que surgem a uma crítica ao Movimento Moderno, constituiriam o Pós-Modernismo como um movimento múltiplo, que estruturou uma reformulação da arquitetura e do urbanismo. No caso brasileiro, vemos que o sucesso da arquitetura modernista brasileira proporcionou uma

continuidade do movimento baseado nas alterações políticas e econômicas do período, resultando em uma nova arquitetura.

### **3.2.3 O desenvolvimento da arquitetura contemporânea no século XXI internacional e brasileiro.**

A partir da década de 1990, observam-se mudanças no movimento contemporâneo da arquitetura, mesmo ainda existindo uma teoria crítica, o que se destaca é a prática de novos desenhos e a inclusão de novos conceitos. Logo, neste período, a teoria e a prática se separam, a teoria passa a observar uma posição mais crítica ao que vem sendo produzido (SYKES, 2013).

No viés prático, notamos que novas características são acrescentadas à pluralidade do movimento contemporâneo, marcando a arquitetura do século XXI. Dentre essas características, a mais impactante está relacionada ao rápido desenvolvimento tecnológico. A ampliação dos recursos digitais criou inúmeras possibilidades, desde o modo de projetar, como também o modo de fabricar e representar a arquitetura. O resultado é o surgimento de obras com aparência inédita, que desafiam as metodologias tradicionais de construção. A questão tecnológica vai além do desenvolvimento físico da arquitetura, ela passa a questionar o papel econômico da arquitetura globalizada e também a realidade virtual (SYKES, 2013).

Outra característica da arquitetura pós-1990 é o seu papel diante das novas questões ecológicas e ambientais, buscando maneiras de contribuir para preservar ou até mesmo deter os danos ambientais. A sustentabilidade passa a fazer parte dos programas de projetos em diversas escalas, de modo a se relacionar ao conceito de realismo e cotidiano, que expressa a evidência de um regionalismo também acentuado no período (SYKES, 2013).

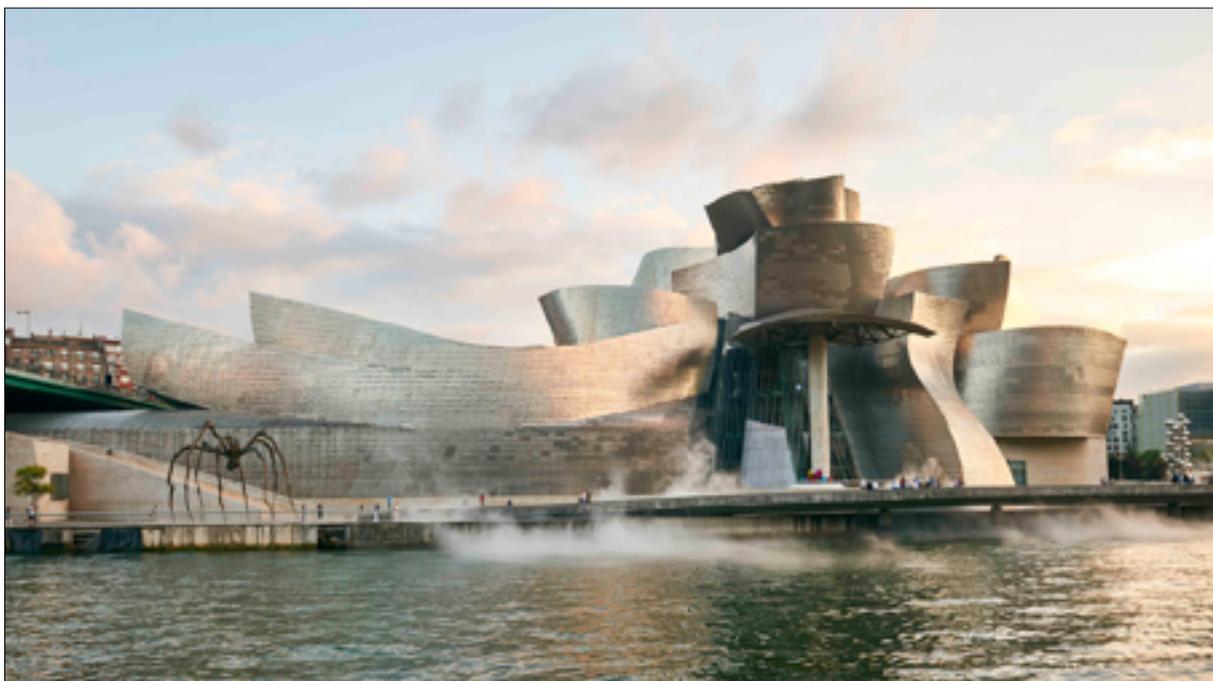
Uma das características do século XXI é o conceito da vida como espetáculo, evidenciado também na arquitetura. Os grandes projetos com características espetaculares colocam um grupo de arquitetos em evidência, construindo um conceito na teoria crítica de “arquitetos celebridades” (SYKES, 2013), assim alguns arquitetos criam carreiras internacionais, alavancadas pela mídia, e as redes sociais que conectam informações de forma instantânea, transformando estes arquitetos em marcas.

Observaremos algumas obras e suas principais características, revelando os conceitos da arquitetura contemporânea desempenhada no âmbito internacional.

Podemos dizer que o segundo período do movimento contemporâneo está ligado ao “Efeito Bilbao”, o qual a presença icônica do edifício do Museo Guggenheim de Bilbao atrai multidões de turistas. Isso só foi possível devido à aparência inédita do Museu concebida pelo resultado projetual do trabalho do arquiteto Frank O. Gehry, concebendo um fenômeno correlato dos “arquitetos celebridades”.

O fato é que a escolha da construção desse tipo de edifícios ícones se relacionam com a questão capitalista, no qual cidades buscam renomados arquitetos para construção de edifícios de grande visibilidade para a cidade. Essa necessidade está ligada ao conceito de cidade-global de Sassen (2001), logo o investimento capital em grandes obras acaba por compor uma estratégia na dinâmica de fluxo econômico. Deste modo, a tecnologia passa a ser a principal aliada na arquitetura, no contexto econômico e social, para que projetos monumentais construam uma rede de obras icônicas em cidades globais.

**Figura 38.** Guggenheim de Bilbao (1997)



Fonte: <<https://www.guggenheim-bilbao.eus>> data de acesso 26/08/2019. Arquiteto Frank O. Gehry.

O Museo de Guggenheim de Bilbao é o resultado de um concurso internacional. A obra foi conduzida para um novo sítio, mais próximo à área central

da cidade de Bilbao, às margens do Rio Nervión. O projeto se destaca na paisagem por suas coberturas laminadas curvilíneas de forma orgânica, que se independe da funcionalidade, que acaba sendo deixada para último plano (BENEVOLO, 2007). No contexto simbólico, o edifício se remete ao rio e à aptidão portuária da cidade.

Observamos nesse segundo período da arquitetura contemporânea que a tecnologia dos edifícios também está atrelada ao conceito simbólico e à arte. Temos a tendência artística desconstrutivista, a exemplo Daniel Libeskind e Zara Hadid. No campo mais cauteloso, o uso da tecnologia para produzir uma arquitetura do cotidiano e simbolista, temos os suíços Herzog e De Meuron. A final, em sua forma mais simplista, porém não menos exuberante, temos a exemplo o especialista em estruturas Santiago Calatrava, no qual a estrutura se torna o partido do projeto (BENEVOLO, 2007).

**Figura 39.** Museu do Judaísmo em Berlim (1989-1999).



Fonte: <<https://www.museumsportal-berlin.de/de/museen/judisches-museum-berlin/>>data de acesso 31/07/2019. Arquiteto Daniel Libeskind, o projeto desconstrutivista formado por sequência de ambientes internos deformados em planta e fachada, com aberturas irregulares (BENEVOLO, 2007).

Outro arquiteto cujos trabalhos seguem marcando a arquitetura contemporânea é Rem Koolhaas e seus projetos junto ao escritório do OMA. Além da arquitetura e projetos urbanos práticos, o arquiteto tem grande destaque no campo teórico, debatendo questões críticas da atual sociedade, ademais do textos já citados nesse

capítulo, temos o artigo *Junkspace*, no qual o arquiteto trata do descaso da criação arquitetural contemporânea, contribuindo para o que ele declara ser um “espaço-lixo” (SYKES, 2013). “O *junkspace* é pós-existencial: cria incerteza sobre o lugar onde você está, para onde vai e de onde vem.” ( KOOLHAAS, 2000, apud. SYKES, 2013, p.112).

O texto de Koolhaas na verdade não trata apenas de uma crítica à arquitetura contemporânea, baseada em espaços coletivos de templos de consumo, é uma crítica ao comportamento de toda a sociedade contemporânea que acaba espelhando essa arquitetura destacável, confusa e caótica.

**Figura 40.** Euralille, Lille, França (1994)



Fonte: <[www.oma.eu](http://www.oma.eu)>data de acesso 31/07/2019. escritório Oma, o projeto trata-se de uma estação de trem de alta velocidade, conectando a Europa ocidental. Junto ao programa está lojas, escritório, estacionamento, moradia, hotel e casa de eventos; desenhados por outros arquitetos.

Outra tendência de destaque do segundo período contemporâneo é a arquitetura de cunho social, na qual passa a existir um pensamento de retribuição social por todos de parte da sociedade, é o início de uma consciência social que não é apenas papel do governo ou de grandes instituições, tais como a ONU, mas que todos temos nossa parcela de responsabilidade social.

A exemplo, temos o arquiteto Shigeru Ban, que usa a tecnologia aliada a técnicas e materiais mais tradicionais, principalmente da cultura japonesa, assim o

bambu e o papel passam a fazer parte dos recursos base de sua obra. Essa nova visão proporciona que suas construções pudessem ser montadas e desmontadas de forma rápida, sendo facilmente adaptável a linha social atendendo problemas de desastres naturais e campos de refugiados (BENEVOLO, 2007).

Um outro exemplo foi o grupo de arquitetos que formou a empresa *Architecture for Humanity*, neste caso, diretamente voltada para o trabalho social, a empresa iniciou suas atividades em 1999, contudo encerrou em 2015. Seus projetos tinham interesses voltados ao desenvolvimento de comunidades carentes ao redor do mundo, em destaque o continente da África.

**Figura 41.** Casa de Papel, Kobe, Japão (1997)



Fonte: <<https://www.latempstad.mx/shigeru-ban-2/>>data de acesso 31/07/2019. Arquiteto Shigeru Ban, o projeto consta por casas temporárias onde sua base são caixas de cerveja com sacos de areia dentro, paredes de tubos de papel e cobertura em tenda ou lona.

A arquitetura contemporânea tem trabalhado também no campo social relacionado às questões de sustentabilidade, que tem-se tornado uma vertente cada vez mais forte e presente em toda a sociedade. No campo teórico, temos o texto **Dos Princípios às Práticas: Criando uma Arquitetura Sustentável para o Século XXI**, de William McDonough e Michael Braudngart; o artigo promove uma concepção de projeto a serviço da ecologia e sustentabilidade, referindo-se ao ciclo da vida dos produtos, no qual se pensa desde sua criação, do uso até seu descarte, sempre observando a constituição de um sistema benéfico de modo ecológico, social e econômico (SYKES, 2013).

**Figura 42.** Academia de Ciência e Artes, São Francisco (2008).



Fonte: <[www.arcoweb.com.br](http://www.arcoweb.com.br)> data de acesso 31/07/2019. Do arquiteto Renzo Piano, a obra conta o uso de material reutilizado e reciclado em 90%, um sistema de recuperação de calor, vidros de alta eficiência combinado com aberturas de controle de temperatura, além de claraboias com uso de luz natural. As ondulações do telhado permitem melhor ventilação, e o teto verde auxilia no controle da temperatura interna.

Na vertente mais recente, temos uma arquitetura que alcança novos níveis da busca de simbologia e significação do espaço, chegando a introduzir o conceito de fenomenologia ao projeto, no qual existe uma consciência do arquiteto de uma construção espacial voltado para experimentação, mas relacionada a um mundo sensorial, ao mesmo tempo que esta arquitetura está carregada de simbologia, se relaciona a um mundo dos sentidos sem significado prévio.

**Figura 43.** Superkilen, Copenhague (2011)



Fonte: <<https://big.dk/#projects>> data de acesso 31/07/2019. Do grupo do arquiteto Bjarke Ingels, A praça SuperKilen está localizada em uma região de Copenhagen onde existe uma grande diversidade de etnias, por isso o papel do espaço através do uso de elementos simbólicos é justamente utilizar os elementos como memórias coletivas de urbanidade de diversas etnias. O papel do espaço é criar uma inclusão social ao mesmo tempo que concebe elementos de experiência e experimentação.

**Figura 44.** Mar Oculto, Onahama, Japão (2001)



Fonte: <<https://www.via-arquitectura.net/10/10-086.htm>> data de acesso 31/07/2019. O Arquiteto Taiko Shono trabalha uma instalação experimental com redes em relevos que servem como espaços para se deitar ou sentar, sob cavidades que permitem experimentar o barulho do mar e seu cheiro, como também funis utilizados para pesca que permitem escutar o barulho do mar embaixo da superfície (BENEVOLO, 2007).

No Brasil, ao longo da década de 1990, vamos também observar mudanças nos conceitos arquitetônicos, ocorrendo uma maior compreensão no uso de materiais, uma maturidade de observação de referências e uma maior criatividade. Contudo, essas mudanças não se desenvolveram com o esperado, o que se buscava era:

“... no meio arquitetônico nacional nos anos de toma da consciência da crise da modernidade refletiam três caminhos: a da continuidade a uma tradição moderna brasileira, o de revisão dessa tradição por meio de um maior comprometimento da arquitetura com a realidade em um sentido mais amplo e, por fim, o da eventual superação da tradição moderna, caminho, em geral, mais aberto às discussões internacionais” (BASTOS e ZEIN, 2011, p. 293).

Logo, o período da década de 1990 mostrou um pluralismo variante entre os três caminhos, porém, no nosso ponto de vista, todos de forma tímida e simplificada.

Por outro lado, houve uma ampliação de um debate social na arquitetura, relacionado à questão habitacional, mesmo que em grande parte do tempo pensada de modo numérico, sendo resolvida da forma mais barata e simplificada possível, alguns casos se destacaram em termos conceituais de renovação urbana (BASTOS e ZEIN, 2011). Isso ocorre devido a uma maior participação social democrática, que cresce junto com a elaboração do Estatuto da Cidade (2001).

Observa-se que no Brasil também houve uma ampliação da consciência social, evidente principalmente pela abundância de precariedade de moradia e infraestrutura urbana, nos meios acadêmicos segue sendo amplamente discutido e observado o tema de habitação social, reurbanização de favelas e meio ambiente e urbanização.

**Figura 45.** Conjunto Habitacional Real Parque, São Paulo



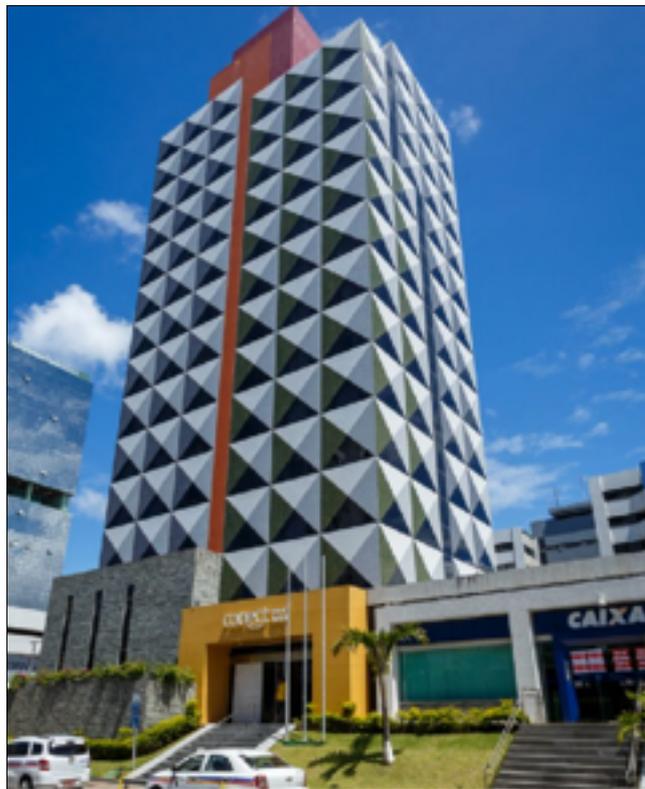
Fonte: <<http://www.constran.com.br/contratodetalhes.php?idcontrato=65>> data de acesso: 26/08/2019. A obra foi direcionada para reacomodar famílias que viviam na área em situação de risco, além das habitações com acesso a rede de água, esgoto e energia elétrica, o conjunto apresenta equipamentos comunitários, de lazer e área verde, projeto do Escritório Paulistano (2011).

Observando o projeto exemplificado acima, dentre outros, os casos brasileiros de arquitetura social muitas vezes trabalham a questão da habitação social atrelada a um conjunto de soluções urbanas.

Outro arquiteto com obras de destaque que sai do eixo Rio-São Paulo é Fernando Peixoto, que trabalha mais próximo da arquitetura em forma de arte. A

plasticidade de seus edifícios não está na forma, visto que o arquiteto trabalha no campo da arquitetura modernista, utilizando volumes de geometria pura, mas está no acabamento com uso de estampa e cores (PEIXOTO, 2011). Um exemplo é a obra Hotel, na cidade de Salvador: o arquiteto se utiliza da plástica de desenhos triangulares, criando uma ilusão de ótica disfarçando as janelas da fachada do edifício. Assim, o arquiteto utiliza soluções simples resultando em uma arquitetura mais complexa.

**Figura 46.** Hotel, Salvador - BA (2006).



Fonte: <<http://www.fersanconstrucoes.com.br/obra/web-hotel/#!>>, data de acesso: 27/ 04/2020. Projeto de Fernando Peixoto.

O regionalismo também se insere quanto ao conceito contemporâneo na arquitetura brasileira, na maioria dos casos se encontra relacionado a um desenvolvimento tecnológico estrutural, onde alguns arquitetos optam tanto por técnicas regionais quanto por produtos disponíveis. Os trabalhos em destaque são de Marcos Acayaba, Ruy Othake e Gustavo Penna (BASTOS e ZEIN, 2011).

**Figura 47.** Residência em Tijucopava, Guarujá (1996).



Fonte: <<http://www.marcosacayaba.arq.br/lista.projeto.chain?id=26>>, data de acesso: 26/08/2019. Arquiteto Marcos Acayaba.

Outro exemplo de regionalismo é quando a arquitetura conversa com o entorno, como exemplo a sala de espetáculo Ópera de Arame, em Curitiba, do arquiteto Domingos Bongestabs. Aqui também vemos o uso tecnológico na construção de uma estrutura que permite a visibilidade da paisagem de bosque e lago do entorno, nesse caso, tanto o entorno quanto a tecnologia estrutural fazem parte do partido arquitetônico da obra (BASTOS e ZEIN, 2011).

**Figura 48.** Ópera de Arame, Curitiba (1992)



Fonte: <[https://pt.wikipedia.org/wiki/Ópera\\_de\\_Arame](https://pt.wikipedia.org/wiki/Ópera_de_Arame)> de Kiko Correia, data de acesso: 26/08/2019. Arquiteto Domingos Bongestabs.

Um conceito que passa a fazer parte da concepção contemporânea, no Brasil, porém, apenas na segunda fase do movimento contemporâneo, é a preservação histórica e patrimonial, que passa a ser valorizada. A arquiteta precursora desse pensamento é Lina Bo Bardi, como o trabalho do Sesc Pompéia em São Paulo capital, e uma série de trabalhos em Salvador. No conceito contemporâneo, o resultado do restauro não é apenas a restituição dos patrimônios aos mesmos moldes de sua construção, nesse período a valorização se dá através de intervenções que possibilitam um uso atualizado do edifício, evidenciando as características históricas complementadas por estruturas modernas e tecnológicas.

**Figura 49.** Pinacoteca de São Paulo (restauração 1998)



Fonte: <<https://pinacoteca.org.br/en/sobre-a-pinacoteca/>> data de acesso: 26/08/2019. Restauração feita pelo arquiteto Paulo Mendez da Rocha, uso de estruturas metálicas, cobertura transparente no pátio central e materiais aparentes.

As últimas décadas da arquitetura brasileira vai observar de perto a absorção de toda essa pluralidade do período, acrescentado de uma proximidade com o debate internacional. O repertório nacional ainda se encontra ébrio pelo dever de uma continuidade do trabalho iniciado pelos mestres do modernismo nacional, mas aos poucos, com o fácil acesso a novas referências e conceitos internacionais, permite, mesmo que de forma tímida, que exista um ampliação do desenho arquitetônico brasileiro. Um exemplo muito claro dessa internacionalização está no tema de sustentabilidade e meio ambiente, que já toma conta do contexto global e vem sendo debatido no meio arquitetônico brasileiro, sendo encontrados elementos e projetos com maior consonância nesse tema.

### **3.2.4 A questão urbana na contemporaneidade e sua relação com a arquitetura**

Observamos que a construção urbana ocorre através do tempo, logo tempo-espaço se conectam, sempre caminhado juntos, o que resulta na cidade como uma construção fragmentada e sobreposta de espaço constituído por cada período, como uma colagem descrita por Colin Rowe e Fred Koetter (NESBITT, 2008). Logo, a formação do espaço urbano também se condiciona a uma intensão social, política e econômica, que se organizam. No período modernista, o urbanismo se separa da arquitetura, e tal como a arquitetura funcionalista, o urbanismo era setorizado e zoneado, assim o espaço urbano tinha a funcionalidade da circulação.

No contexto contemporâneo, o espaço urbano começou a adquirir novos conceitos, o Pós-Modernismo debate amplamente críticas ao Modernismo, principalmente no tema da visão da morte dos espaços urbanos, como vimos anteriormente colocado por Jane Jacob (2000), que observa como o planejamento urbano modernista reduzir o papel do espaço urbano público, condicionando às áreas livres da cidade ao esvaziamento e à violência. No segundo período, contemporâneo, o urbanismo toma novas formas. Em contraposição à Carta de Atenas, foi debatida a “Carta do Novo Urbanismo” em defesa da revitalização dos espaços urbanos, gerando cada vez mais um crescente interesse em remodelar a estrutura urbana existente, aproximando a arquitetura da cidade. O resultado demonstra que arquitetura contemporânea passa a ver a cidade e o espaço urbano com uma extensão de sua obra, buscando no próprio contexto uma conexão significativa e simbólica para sua construção.

Logo, os espaços urbanos desempenham o papel de vitrine, não só para uma tipologia arquitetônica, mas também social, econômica e política. Assim, o espaço urbano se constitui de forma a desempenhar um construção socioespacial desejada pelo capital, de modo a se colocar como um produto (VARGAS, 2013).

Tomando a questão econômica como base, as novas tecnologias atreladas ao atual meio de produção também exigem novos tipos de espaços urbanos, assim gerando novas centralidades, passam a ser necessários espaços estratégicos, que tenham a capacidade de receber tais tecnologias, o que geram a concentração de infraestrutura e novos edifícios (SASSEN, 2001). O que ocorre é que esses novos edifícios se apropriam da exuberância da arquitetura contemporânea na construção

simbólica de espaço de poder. Assim, politicamente, é preciso gerar espaços urbanos capazes de receber esses grupos de escritórios que trabalham em consonância com o fluxo e rede financeira global. Aí se encontra a importância de novas edificações capazes de sustentar tais tecnologias de informação.

A cidade de Campinas tenta se encontrar dentro desse território estratégico na formação de uma cidade global, assim sua questão urbana não se distancia do padrão mundial. Desde modo, existem incentivos sociais, econômicos e políticos para essa formação espacial em territórios de interesse. Para tanto, o "novo" zoneamento (a revisão da Lei de Uso e Ocupação do Solo de Campinas de 1988) vem sendo trabalhado em consonância com essa tipologia contemporânea urbana. Logo, a intenção da revisão do zoneamento é implementar para a aprovação da lei complementar alguns recursos urbanísticos para dispor dessa nova estratégia de espaços urbanos, tais como a fruição pública, que se trata da criação de espaços de apropriação pública em propriedades privadas, tornando esse tipo de utilização do espaço coletivo sustentado pela lei, permitindo que edifícios privados criem uma melhor conexão com a cidade. Outro exemplo é a permeabilidade visual. Em algumas zonas, tipologias de edifício terão que trabalhar com uma porcentagem de permeabilidade visual, que propicia uma melhor integração entre o imóvel e o logradouro público.

O urbanista Gehl (2013), em seu livro **Cidade para Pessoas**, trata justamente desta questão de estratégias urbanas para melhoria da qualidade de vida nas cidades. As duas diretrizes acima, propostas pela revisão do zoneamento de Campinas, se encaixam justamente nesses novos pensamentos de urbanidade contemporânea, em que o papel da cidade é constituir espaços capazes de receber atividade pública, assim, a rica atividade nos espaços públicos resulta na prosperidade social e econômica da cidade.

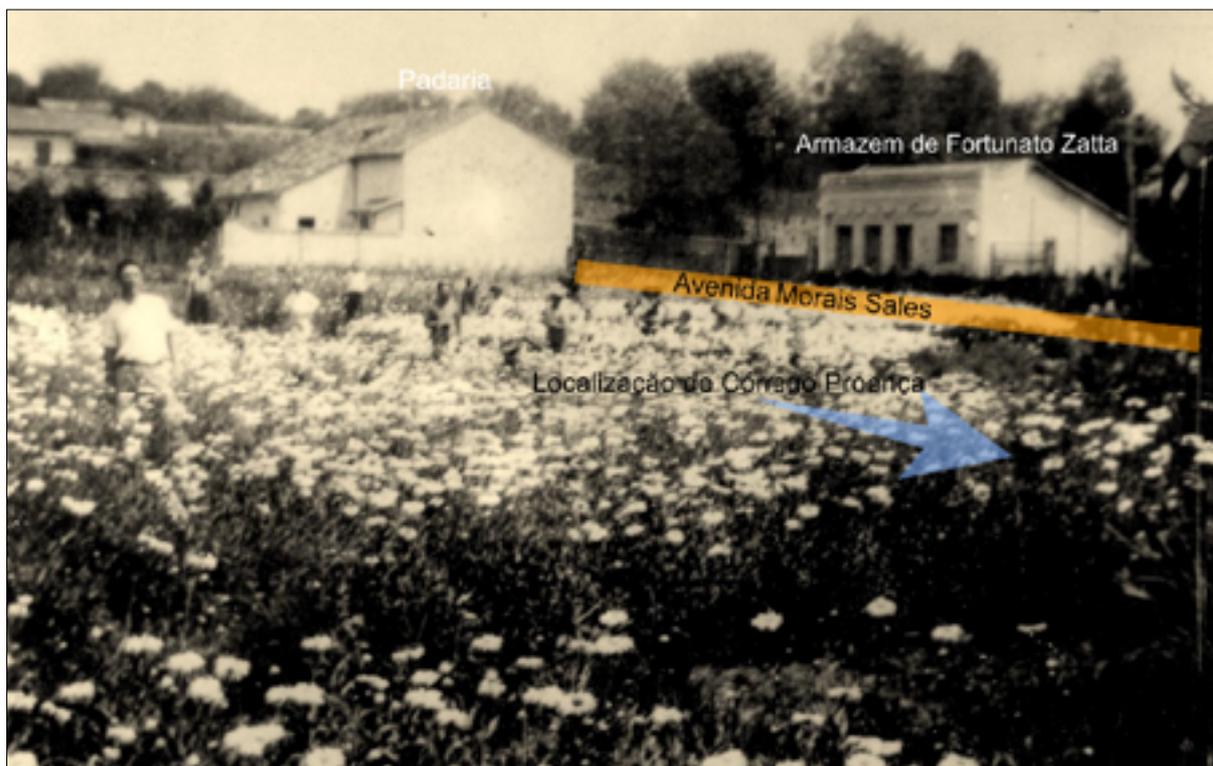
### **3.3. ALGUMAS OBSERVAÇÕES SOBRE DESENVOLVIMENTO DA ARQUITETURA DA AVENIDA NORTE-SUL**

A cidade é formada por fragmentos do passado e do presente, ela se expande, se constrói; é demolida, e novos edifícios tomam conta dos espaços vazios. Alguns edifícios permanecem como heranças de um passado que fica em nossas memórias, recordando-nos sobre o que aquele lugar representou um dia. A cidade

se forma como uma colcha de retalhos, expandindo-se e renovando-se. Não é diferente o que acontece na Avenida Norte-Sul. A mesma é ainda recente na paisagem campineira, mas sua paisagem existe na cidade em outros moldes desde o início da sua formação, como visto anteriormente nesta tese.

A primeira imagem que encontramos da cidade é a figura 50, uma fotografia datada de 1920, anterior ao surgimento da Avenida. A foto nos demonstra que ali se encontrava, às margens da cidade de Campinas, o vale do Proença, que era o limite entre a cidade e as fazendas, a área rural. O campo de flores encontrava-se às margens do Córrego Proença, que nesse período ainda escoava livre em seu leito natural. Ainda na foto vemos as últimas edificações da Avenida Morais Sales.

**Figura 50.** Campo de flores na Avenida Morais Sales próximo ao Córrego Proença, Campinas (1920)



Fonte: <<http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com>> data de acesso 12/08/2019. Acervo de Romilda Casizzi Baldin. O edifício que vemos os fundos era uma padaria, já a casa que vemos na fachada frontal é o armazém do Sr. Fortunato Zatta, localizados na Avenida Morais Sales.

No final do século XIX, a arquitetura mantinha uma simplicidade e um ecletismo com o aplique de adornos decorativos, diferente de seu período anterior, em que as casas de estilo colonial possuíam apenas paredes caiadas. Observamos na foto um exemplo dos dois tipos de arquitetura que então existia:, uma das edificações possui um elemento marcante do período, que são platibandas nos telhados, não

permitindo que as águas da chuva caíssem na calçada. Este é um recurso arquitetônico que passou a ser exigido por lei já como parte dos conceitos sanitários. Sua fachada apresenta elementos decorativos deste mesmo período.

Mas adiante, em 1934, o Código de Obras fez mais exigências sanitárias nas construções das casas, principalmente com a intenção de acabar com os cortiços no centro da cidade, onde as modificações foram mais intensas. Em 1938, com a aprovação do Plano de Melhoramentos (capítulo 2), houve demolições, que também ajudaram a renovação arquitetônica da cidade. O Plano propunha a construção de uma avenida nas margens do córrego, que se iniciou apenas em 1945 com a aprovação dos loteamentos às margens dessa avenida. Assim, a Norte-Sul foi construída por trecho, conforme aprovação e instalação dos loteamentos.

Enquanto isso, as residências mais luxuosas se encontravam no bairro Cambuí, nas ruas principais e avenidas, enquanto nas ruas secundárias se construía casas mais simples, geralmente geminadas, que eram alugadas por seus proprietários. O bairro Cambuí foi onde também se observou uma rápida implantação do Código de Obras de 1934, somente algumas habitações e edifícios antigos eram encontrados nas áreas menos privilegiadas de menor valor imobiliário (ZAKIA, 2012).

As residências construídas no período de 1930 até início da década de 1950 em sua maioria apresentavam projetos com programas de conforto e salubridade, sendo as soluções projetuais semelhantes, diferenciando-se em sua linguagem plástica nos estilos neocolonial e *art déco*, trazido a Campinas por revistas norte-americanas importadas e pelo cinema (ZAKIA, 2012).

Quanto aos edifícios públicos, estes em maioria estavam localizados na região Central de Campinas, que com a implantação do Plano de Melhoramentos permitiu uma renovação arquitetônica na área. Observa-se a construção de salas de comércio, lojas, escritórios, instituições financeiras, hotéis, restaurantes, e bares; também veremos a construção dos primeiros condomínios verticais além de casas operárias. A partir da década de 1940, vemos o início da verticalização da área central de Campinas, que vai perdurar até a década de 1960. Grande parte destes edifícios apresentou como estilo arquitetônico o *art déco*, mais adiante evoluindo a uma maior simplificação de adornos como o Movimento Moderno (ZAKIA, 2012).

Como visto no capítulo 2 desta tese, o primeiro loteamento a ser aprovado nas imediações da Avenida Norte-Sul foi o bairro Jardim Proença, em 1945, que se localiza às margens do Córrego Proença, na beira da Avenida Princesa D'Oeste (continuação da Avenida José de Souza Campos), também próximo ao Estádio Brinco de Ouro.

**Figura 51.** Ginásio Diocesano Santa Maria (1939)



Fonte: <<http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com>> data de acesso 12/08/2019. Vista aérea do Ginásio Diocesano Santa Maria, hoje Colégio de Aplicação Pio XII, ao fundo vemos o Bosque dos Jequitibás, podemos notar que para além do Córrego Proença se constituiu um bairro rural ainda nas décadas de 1930 e 1940.

**Figura 52.** Fotografia aérea do Estádio Brinco de Ouro (1960)



Fonte: <<https://pt-br.facebook.com/campinasdeantigamente/>> data de acesso: 12/08/2019, acervos: Gilberto de Biasi. Observamos em primeiro plano o estádio em seguida já vemos a demarcação do loteamento do Jardim Proença (destaque em laranja), podemos notar que a Avenida Norte-Sul em frente ao estádio já se encontra construída, porém sua continuação, Avenida Princesa D'Oeste, ainda não foi iniciada as obras no período. Vemos que desde aprovação existiu uma demora para a efetiva ocupação do bairro, visto que na década de 1960 ainda poucas casas se encontravam construídas.

No ano seguinte, tivemos a aprovação do Bairro Nova Campinas, ao lado foi aprovado o Loteamento Jardim Paraíso em 1953. Contudo, houve uma demora para que ocorresse a real ocupação desses bairros, que se iniciaram na década de 1950 de forma tímida, intensificando-se nas décadas de 1960 e 1970, encontrando sua ocupação efetiva na década de 1980.

O bairro Nova Campinas, diferente dos outros loteamentos, se tornou um bairro ocupado pela elite local e internacional, devido à vinda de multinacionais para região de Campinas. O trecho abaixo, retirado do Jornal Correio Popular, descreve essa ocupação:

“...no principio: o bairro cresceu lentamente, pois os lotes eram caros e seus pretensos compradores pensavam em investir dinheiro, do que construir e morar. Não havia nada no bairro que nascia com timidez ... Houve depois o famoso “Crime do Citroën”, o crime do “Bandido Mascarado” que espantou ainda mais os primeiros a construir sua casa no novo bairro, depois a família Trabulsi e foi assim, pingando pouco a pouco que o bairro cresceu. [...] O bairro da Nova Campinas é internacional no campo de moradores. Nele, em belas mansões residem chineses, como a tradicional e aristocrática família Seih, da Minhas, japoneses da fazenda Monte D'Este, indianos, suíços, belgas, franceses, italianos, norte-americanos, portugueses, filipinos, árabes, judeus, todos convivendo numa grande harmonia. São quase todos proprietários ou presidentes de industrias multinacionais.” (Jornal Correio Popular, 06/05/1983, p. 19, *apud* JULIANO, 2016).

Na década de 1980, inicia um declínio da utilização residencial dos edifícios do bairro Nova Campinas, que passam a ser ocupados por comércios e serviços. Isso ocorre devido ao aumento da violência nas décadas a seguir e transferência dessa população mais abastada a condomínios fechados. Outro motivo que propiciou essa mudança de uso do solo foi a Legislação do zoneamento de 1988, permitindo a

instalação de usos mistos no bairro e comércio às margens da Avenida José de Souza Campos (JULIANO, 2016).

No artigo de Pinto (2013), sobre as obras de Gilberto Pascoal, podemos notar que diversos projetos do engenheiro se encontravam na região do Nova Campinas, permitindo nos dar uma ideia de que tipo de arquitetura era construída no bairro no período da década de 1970. Os projetos do engenheiro se orientavam nos preceitos do Pós-Modernismo brasileiro da escola paulista, apresentando todas as características marcantes do brutalismo brasileiro (como visto anteriormente nesse capítulo). Um percurso pelo bairro nos mostra que a arquitetura em maioria seguia o estilo do período. Um exemplo é a residência La Torre, hoje demolida, que se localizava justamente nas margens da Avenida José de Souza Campos.

**Figura 53.** Pavimentação do bairro Nova Campinas (1971).



Fonte: <<https://pt-br.facebook.com/campinasdeantigamente/>> data de acesso: 12/08/2019, acervos: Gilberto de Biasi. Podemos observar as grandes casas em construção no bairro, notando que muitas delas utilizavam técnicas modernas de construção e características pós-modernas como o brutalismo brasileiro.

Por outro lado, os outros bairros vão apresentar uma arquitetura mais modesta. As figuras abaixo são dos bairros Chácara de Barra e Jardim Paraíso, onde vemos casa menores, com arquitetura e acabamentos mais simples.

**Figura 54.** Bairro Chácara da Barra, Campinas (década 1970).



Fonte: <<https://pt-br.facebook.com/campinasdeantigamente/>> data de acesso: 12/08/2019, acervos: Família Maroni. Rua Novo Horizonte, bairro Chacara da Barra, Campinas.

Junto com a aprovação da Legislação de uso e ocupação do solo de 1988, a Avenida Norte-Sul inicia um processo de modificação, com a permissão de uso comercial às margens das avenidas, novos edifícios passam a se instalar. A exemplo, temos o edifício do Jornal Correio Popular, que no início dos anos 2000 foi substituído por uma concessionária de carros. Também a instalação de edifício de restaurante da franquia McDonalds, em 1988, no cruzamento entre a Norte-Sul e a Avenida Moraes Sales, ao lado do Viaduto São Paulo, presente no sítio até os dias de hoje (JULIANO, 2016).

**Figura 55.** Edifício Jornal Correio Popular (1990)



Fonte: <<https://pt-br.facebook.com/campinasdeantigamente/>> data de acesso: 12/08/2019. edifício do Jornal Correio Popular em 1990, localizado na Avenida Norte-Sul com o cruzamento da Avenida Orozimbo Maia.

Mesmo com a nova lei de zoneamento, podemos observar através de fotografias do período que a avenida não se encontrava totalmente ocupada, havendo trechos de vazios urbanos, provavelmente lotes comprados com a intenção de especulação imobiliária.

**Figura 56.** Fotografia aérea da Avenida José de Souza Campos, década de 1990.



Fonte: <<http://pro-memoria-de-campinas-sp.blogspot.com>> data de acesso 12/08/2019. Observamos que ainda não haviam sido feitas as obras de fechamento do córrego Proença, que se encontra apenas canalizado. Vemos um início de verticalização da Avenida e grandes lotes desocupados.

Como visto no capítulo anterior, sobre o histórico da construção da Avenida, o fechamento e reformas para diminuir o alagamento do Córrego Proença ocorreram em 1995 (figura 56), o que permitiu dar uma nova vitalidade e urbanidade à Avenida, que passou a ter um maior destaque e melhor valor imobiliário, tornando-se nas décadas seguintes um espaço de centralização financeira, com a construção de grandes edifícios contemporâneos com plantas livres comerciais e de escritório. Ao longo

desse período, também houve apropriações comerciais do espaço da Avenida principalmente voltada ao público mais abastado de Campinas e região, como grandes lojas, concessionárias de carros e comércio alimentício (veremos com maior detalhe no capítulo 4).

**Figura 57.** Avenida José de Souza Campos durante enchente (1991).



Fonte: <<https://pt-br.facebook.com/campinasdeantigamente/>> data de acesso: 12/08/2019, Acervo fotográfico de Carlos Bassan <[bybassan.blogspot.com](http://bybassan.blogspot.com)>. Fotografias da Avenida durante fortes chuvas.

A partir de 2000, inicia-se um processo de renovação urbana da Avenida. As fotografias acima exemplificam bem o que se tratava a Avenida antes da renovação: existiam problemas de alagamento, muitos vazios urbanos e pouca verticalização. Um conjunto de agentes sociais propiciaram a mudança urbana do espaço, com uma nova lei de zoneamento (1988), a requalificação do córrego Proença com espaço urbano para pedestres, o interesse imobiliário econômico e o interesse social pelo espaço. Novos edifícios passaram então a ser construídos.

Assim, com a análise dos edifícios contemporâneos da Avenida Norte-Sul, podemos fazer uma leitura do que representa essa arquitetura para a renovação urbana da Avenida. Através de entrevista com alguns arquitetos, pudemos fazer a

análise e compreender estas novas edificações, observando o resultado na formação do espaço que vemos hoje. Logo, primeiramente, fizemos uma seleção dos edifícios a serem analisados através de uma visita de campo, onde foram selecionados aqueles com características contemporâneas. Tais edifícios foram mapeados e fotografados. Terminada essa etapa, através de busca na internet, no contato com as incorporadoras, e na administração de alguns edifícios, foram encontrados os arquitetos responsáveis pelos projetos, os quais contactei, e se disponibilizaram para entrevista. Poucos edifícios acabaram não sendo apresentados aqui, pois não houve disponibilidade do arquiteto para entrevista. Através da entrevista e análise da autora, chegamos aos dados apresentados a seguir.

Seguem abaixo os edifícios contemporâneos na Avenida Norte-Sul apresentados em ordem cronológica:

#### 1. Edifício Trade Tower

Localização: Av. José de Souza Campos, 900.



Arquiteto: Escritório Roberto Leme

Construtora: GNO

Data do projeto: 2002

Fonte: Foto de autoria própria.

A concepção está na relação entre a rua e o térreo, existindo uma maior aproximação e permeabilidade, reforçada pela presença de comércios localizados neste pavimento. A torre apresenta um desenho arrojado com linhas diagonais marcadas por panos translúcidos de vidro e panos opacos cor terracota.

## 2. Edifício: Justiça do Trabalho

Endereço: Av. José de Souza Campos, 422.



Data

Arquiteto: Primi & Appoloni  
Arquitetura  
Proprietário: Soedil Soteco  
do Projeto: 2003

Fonte: Foto de autoria própria.

Originalmente, o projeto foi concebido para ser destinado a escritórios, categorizando-o como comercial. Porém, ao final da obra, teve seu uso alterado e acabou abrigando a Justiça do Trabalho de Campinas, apresentando uso institucional.

Um dos pontos arquitetônicos com maior destaque é o apoio da laje do heliponto, o qual se estende até os pavimentos medianos, destacando-se sobre a fachada em pele de vidro que forma o volume em contraponto às vigas horizontais.

### 3. Edifício: Piazza Affari

Endereço: Av. José de Souza Campos, 394.



Arquiteto: Primi & Appoloni Arquitetura  
Construtora e Proprietário : A. C. M. / GNO  
Data do Projeto: 2003

Fonte: Foto de autoria própria.

Edifício Corporativo de alto padrão. Sua concepção é formal, em blocos distintos com linhas diferenciadas entre os mesmos, com utilização de vidro leitoso nos pavimentos de garagem.

#### 4. Edifício: Lfetown

Endereço: Rua Quirino do Amaral, 144



Data

Arquiteto: Escritório Primi & Appoloni  
Arquitetura  
Construtora: Colmeia  
Proprietário: Percon Engenharia  
do Projeto: Junho - 2003

Fonte: Foto de autoria própria.

A concepção formal deste edifício utiliza a linguagem arquitetônica de “grelha estrutural” permeada por superfície em pele de vidro. Os andares foram concebidos para abrigar salas comerciais modulares, que vão de 35 a 400 m<sup>2</sup>. Usa como referência os edifícios da cidade de Miami.

## 5. Edifício: Dahruj Tower

Endereço: Av. José de Souza Campos, 1321.



Arquiteto: Escritório Roberto Leme

Construtora: GNO

Proprietário: Dahruj

Data do projeto: 2008

Fonte: Foto de autoria própria.

A concepção está na relação entre a rua e o térreo, existindo uma maior aproximação e permeabilidade, reforça por existência comércios localizados nesse pavimento. A torre apresenta um desenho arrojado com linhas diagonais marcadas por panos translúcidos de vidro e opacos cor terracota.

## 6. Edifício Helbor Office

Localização: Av. José de Souza Campos, 1073.



Data

Arquiteto: Escritório SHM  
Arquitetura  
Construtora: Helbor  
Proprietário: Helbor  
do projeto: 2008

Fonte: Foto de autoria própria.

A concepção está na relação de uma malha ortogonal criada pela estrutura do edifício e a torre. As linhas simples e cores sóbrias marcam o desenho da torre, que busca na arquitetura modernista sua inspiração.

## 7. Edifício: Toulon Office Center

Endereço: Av. José de Souza Campos, 507.



Arquiteto: Roberto Leme  
Construtora: CPN Engenharia  
Data do projeto: 2008

Fonte: Foto de autoria própria.

O partido do edifício está em sua relação entre as áreas públicas e privadas, onde o terreno constitui esse elemento de transição, permitindo uma permeabilidade do espaço público constituído de um território de coletividade no térreo, explorado pelo comércio nesse pavimento.

## 8. Edifício: Hannover Tower

Endereço: Av. José de Souza Campos, 243.



Data

Arquiteto: Roberto Leme  
Construtora: CPN Engenharia  
do Projeto: 2010

Fonte: Foto de autoria própria.

O projeto apresenta um desenho ousado. O bloco da torre apresenta adições de volumes de forma assimétrica, o edifício envidraçado apresenta uma visão interna panorâmica da área verde da Avenida Norte-Sul.

## 9. Edifício Hemisphere

Endereço: Rua Oriente, 55



Arquiteto: Escritório Primi &  
Appoloni Arquitetura  
Construtora: GNO  
Proprietário: Rossi  
Data do Projeto: 2010

Fonte: Foto de autoria própria.

Edifício laminar, com desenho da fachada assimétrico, onde um papel de vidro contrasta com uma malha regular formando caixas de varanda. Em contraste à torre, os primeiros andares são formados por uma caixa horizontal bem marcada por um desenho tipo pórtico.

**10. Edifício: 575 Norte-Sul**

Endereço: Av. José de Souza Campos, 575.



Arquiteto: Roberto Leme  
Construtora: CPN  
Engenharia

Data do Projeto: 2010

Fonte: Foto de autoria própria.

Mais um projeto em que o partido se utiliza da fluidez urbana, tendo nos andares térreos uma correlação com a calçada. A torre apresenta um desenho de dois blocos, sendo marcantes as linhas horizontais da fachada em terracota.

Analisando os edifícios contemporâneos da Avenida Norte-Sul e as entrevistas com seus respectivos arquitetos, notamos que a linguagem contemporânea foi um fator importante para a execução desses edifícios, tanto no interesse do cliente, que observa na linguagem contemporânea uma simbologia de representação de poder

financeiro e progresso, quanto do arquiteto que busca a renovação do espaço urbano representando por vivacidade da Avenida como também a questão financeira. Ainda percebemos que a grande maioria dos edifícios da Avenida foi projetada por dois escritórios, o do arquiteto Roberto Leme e o Escritório Primi & Apoltoni Arquitetura, retomando a questão contemporânea do arquiteto como marca, ocorrendo neste caso em menor escala, onde as primeiras obras nortearam o interesse pela seleção exclusiva de poucos escritórios para atuarem na área.

O interesse de se construir esses tipos de edificações corporativas na Avenida está diretamente conectado com seu potencial urbano na contemporaneidade e na infraestrutura conectada ao interesse do capital globalizado descrito por Sassen (2001). Como visto anteriormente, existe uma necessidade desse nicho de atividade buscar espaços dotados de infraestrutura, também observado pelos entrevistados<sup>8</sup>.

Assim, o primeiro edifício entre os analisados acima foi o Trade Tower, que, segundo o arquiteto Roberto Leme, teve a escolha de seu projetista por um concurso, a partir de então os edifícios foram projetados por demanda direta entre clientes e arquitetos.

O conceito dos novos edifícios segundo os arquitetos projetistas também vem com o papel de contribuir para uma maior interação social entre a Avenida como espaço público e o papel da edificação como espaço privado. Fazendo também parte do repertório projetual dos arquitetos que trabalham nos edifícios da Norte-Sul, a intenção era contribuir para criar um espaço significativo urbanamente para a cidade, que vem a ser complementado pela revisão da Lei de Zoneamento de 1988 de Campinas, que pretende criar mecanismo que facilite esse tipo de atuação.

Importante observar, nas entrevistas, a opinião dos arquitetos em relação à significação da Avenida Norte-Sul em suas visões. O arquiteto Lauderir Appoloni entende que a Avenida tem passado por grandes transformações nas últimas décadas, apresentando-se como uma área mais comercial e de centralidade para a cidade, onde a Avenida faz um papel limitador entre o centro expandido e a área residencial. Acredita que essa transformação foi facilitada por uma mudança legislativa na década de 1980 e pelas condições construtivas da Avenida, devido às obras da década de 1970. Logo, a morfologia da Avenida, na visão do arquiteto, aceita um diálogo arquitetônico contemporâneo, assim, seus projetos na Avenida

---

<sup>8</sup> A transcrição das entrevistas se encontra na íntegra no anexo da tese.

fazem uma relação com a valorização desse espaço e a sua aptidão urbanística para constituição de uma centralidade, principalmente no contexto de negócios.

O arquiteto Roberto Leme também observa a Avenida Norte-Sul como um importante espaço de centralidade da cidade, onde também uma grande importância nas modificações urbanas que a Avenida passou durante o tempo, resultando em um espaço em consonância com o movimento do urbanismo contemporâneo, onde existe uma qualificação dos espaços urbanos. Assim, seus projetos têm como principal questão a valorização da estratégia urbana de vitalidade do espaço público, não deixando de lado a questão econômica do território, exigida por seus clientes.

A arquiteta Roberta Homem de Mello também nota o papel de centralidade como uma das principais características da Avenida Norte-Sul, observando que a Avenida faz o papel limitante de recortar o território urbano entre a área central comercial e a área residencial, observando também as transformações do espaço urbano da Avenida como um território de qualificação dos espaços públicos.

Na questão arquitetônica, os três arquitetos observam que existe uma exigência de seus clientes no uso de linguagem contemporânea para seus edifícios projetados na intenção da construção de uma simbologia de poder financeiro para o espaço urbano, vendo na modernização da arquitetura da Avenida o resultado dessa transformação da própria em um espaço em consonância com a questão global da economia e a formação mais intensa de centralidade, atraindo mais comércio e investimentos para o território.

Ainda observando a questão arquitetônica, os entrevistados veem que, de modo geral, a arquitetura contemporânea brasileira ainda evolui de forma tímida, comparado ao processo internacional, como vimos anteriormente neste capítulo, existindo também um distanciamento entre o que está sendo realizado na cidade de Campinas em comparação à capital financeira do país: a cidade de São Paulo.



**Figura 58.** Mapa da localização dos edifícios contemporâneos da Avenida Norte-Sul. Fonte: Barbosa, Carolina G. A. O mapa acima representa os edifícios analisados na Avenida Norte-Sul. Observando o mapa acima (figura 57), podemos notar que o desenvolvimento da modernização arquitetônica e verticalização da avenida não se encontra de forma agrupada, mas ocorre por toda a avenida, sendo um processo homogêneo sobre este território.

### 3.4. NOTAS FINAIS

A primeira parte do capítulo tem como papel construir base conceituais para melhor compreendermos a arquitetura contemporânea e como esta vem a contribuir para a significação do espaço urbano da Avenida Norte-Sul. Assim, através de uma

leitura histórica, construímos uma narrativa de análise da arquitetura contemporânea tanto no seu contexto teórico, como prático.

A segunda metade trata diretamente da arquitetura da Avenida Norte-Sul, na qual também nos apropriamos de uma narrativa histórica para compreender como a atual arquitetura da Avenida influencia na significação do espaço urbano estudado. Observamos a paisagem da Avenida desde seu primórdio como parte de fundo de fazendas, sendo áreas de campos constituindo o limite urbano da cidade.

Com as mudanças urbanas do Plano de Melhoramento, a construção da Avenida se inicia com a formação de um território ainda distante do centro da cidade, onde se formam bairros residenciais, principalmente voltados às classes média e alta. A ideia destes bairros está atrelada aos conceitos de subúrbios norte-americanos, relacionados com uma modernização urbana, e a infraestrutura que possibilita o uso do automóvel. No bairro de renda mais alto, o conceito de bairro-jardim é utilizado, valorizando o bairro implementado.

Observamos que houve uma demora para a urbanização das áreas ao redor da Avenida, sendo completa apenas por volta da década de 1980, quando novas mudanças passam a acontecer na região; logo a área, antes completamente residencial, começa a receber atividade de comércio, isto ocorre devido a uma demanda econômica reforçada por um processo legislativo.

Mas a formação que vemos hoje somente ocorre de fato na década de 2000, pois novas reformulações urbanas na Avenida na década de 1990, com a consolidação comercial, principalmente de comércios voltados à renda mais alta, a Avenida passa a apresentar uma vocação para formação de um distrito de negócios, iniciando uma verticalização. Assim, passa a existir um interesse na construção de torres em estilo contemporâneo para abrigar escritórios e plantas corporativas na Avenida. Ainda podemos contar com um processo muito mais amplo para essas modificações, como visto no capítulo 2, a formalização da RMC ocorre justamente em 2000. Durante esse período, vemos a consolidação de características que propiciaram uma evolução para a formação de uma Cidade Global em Campinas, justamente todo esse desenvolvimento tecnológico e econômico da cidade impulsionou o interesse de implementação de empresas na região, assim demandando espaços corporativos do nível ao qual foi implantado na Avenida Norte-

Sul, visto que a Avenida se apresentava como o espaço de melhor vocação, como veremos no próximo capítulo.

Nas entrevista, o “estilo” contemporâneo das edificações é exigência de uma clientela que busca no mercado imobiliário altos rendimentos, vendo que as torres altamente modernas estão em consonância com a economia globalizada e com a formação de Campinas como parte de uma rede de cidades globais.

## Capítulo 4

### **AVENIDA NORTE-SUL E SUA RELAÇÃO METROPOLITANA**

## **4. AVENIDA NORTE-SUL E SUA RELAÇÃO METROPOLITANA**

### **4.1 INTRODUÇÃO**

O capítulo 4 tem como principal objetivo fazer a análise do nosso objeto de estudo, que trata da Avenida Norte-Sul em uma visão metropolitana. Esse objeto de estudo é parte da tese de doutorado, a qual tem como hipótese que a Avenida Norte-Sul apresenta um papel de centralidade na Região Metropolitana de Campinas. Assim, foi necessário o recolhimento de dados tanto da Avenida Norte-Sul e sua arquitetura, como também da Região Metropolitana de Campinas. Para que fosse possível a coleta, dados deste objeto foram construídos um procedimento empírico apresentada no primeiro capítulo desta tese.

Portanto, apresentaremos a Avenida Norte-Sul em seu recorte na Região Metropolitana de Campinas, logo, cada objeto deve ser analisado de forma mais coerente a sua escala e informações necessárias para a construção da tese. No caso da Região Metropolitana de Campinas, esta foi apresentada através de uma formação histórica até sua constituição atual no capítulo 2, atentamos para uma de suas características que está ligada à mobilidade, constituindo-se de movimentos pendulares entre as suas cidades, realizados devido à gama de atividades variadas que se encontram na RMC.

A análise da Avenida Norte-Sul foi dividida em duas partes: a análise morfológica, com o propósito de observar seu papel técnico sobre a região, analisando eixos de fluxo, hierarquia de vias e uso do solo e atividades. Na segunda parte, a análise da imagem, que teria como intenção compreender o seu significado da imagem da Avenida. A metodologia utilizada para esses estudos estão descritas no capítulo 1 e estão baseadas em dois autores: Kevin Lynch e Robert Venturi.

Para tanto, foram feitas visitas técnicas em campo que resultaram em imagens fotográficas, experimentação espacial e construção de mapas para a apreensão dos dados, resultando na descrição do papel da Avenida Norte-Sul na Região Metropolitana de Campinas.

## **4.2 ANÁLISE DA AVENIDA NORTE-SUL**

Como visto anteriormente, no capítulo dois, a conhecida Norte-Sul pode ser representada por dois territórios. O eixo Norte-Sul foi desenvolvido a partir do Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de 1971, com a tentativa de se constituir nesse eixo uma via expressa, sendo considerado o trecho que parte desde a Avenida Princesa D'Oeste, passando pelas Avenidas José de Sousas Campos, Júlio Prestes e Rodovia Dr. Adhemar Pereira de Barros até o encontro com a Rodovia Dom Pedro I. Foi justamente nesse período que o eixo Norte-Sul passou por obras na construção de alguns viadutos, possibilitando um maior fluxo de trânsito. Já a Avenida Norte-Sul corresponde a como popularmente é chamada a Avenida José de Souza Campos (vide figura 25). Para compreender cada um desse território, visto que a Avenida Norte-Sul está inserida no eixo Norte-Sul, faremos uma análise do todo, porém daremos maior atenção à Avenida em seus detalhes.

### **4.2.1 Análise morfológica da Avenida e Eixo Norte-Sul**

Primeiramente, precisamos compreender o que representa o eixo Norte-Sul no território metropolitano; para tanto, utilizaremos um mapa, no qual faremos uma representação do fluxo que o eixo Norte-Sul recebe da rede viária da região metropolitana de Campinas. O fluxo viário foi observado em duas conjunturas: primário ou principal, que está ligado diretamente ao eixo Norte-Sul; e secundário, no qual, através de outras vias, se conecta a Norte-Sul, também fazendo parte de seu trânsito.



principal da avenida e as cidades que se conectam; em verde, o fluxo secundário; em vermelho, temos o eixo Norte-Sul.

Observando a figura 59, podemos examinar como o eixo Norte-Sul desempenha um papel importante na movimentação na RMC. Dividimos o fluxo absorvido pela Avenida em dois: fluxo primário, que se conecta diretamente ao eixo Norte-Sul, e fluxo secundário, que através de importantes avenidas desemboca no eixo Norte-Sul. Os fluxos primários também podem ser descritos como principal, estão representados em roxo na figura analisada; os fluxos secundários estão representados em verde (vide figura 59). O eixo Norte-Sul é o principal conector no interior da cidade de Campinas, fazendo as seguintes ligações das cidades da região metropolitana: ao Sul, as cidades de Louveira, Vinhedo e Valinhos, através da Avenida Engenheiro Francisco de Paula Sousa ao eixo Norte-Sul próximo ao Swift; ao Norte, no entroncamento da Rodovia Dom Pedro I com a Rodovia Adhemar de Barros (conhecida como rodovia Mogi-Campinas), conecta-se ao eixo Norte-Sul, ligando as cidades de Jaguariúna, Holambra e Santo Antonio do Pinhal.

Os fluxos secundários, que não estão diretamente conectados ao eixo Norte-Sul, mas acaba por se desembocar nele também, completam a importância do eixo para a região metropolitana: a Leste, as cidades de Americana, Nova Odessa, Sumaré e Hortolândia chegam a Campinas através da Rodovia Anhanguera, entrando na cidade pelo eixo Sudeste, conhecida hoje por Av. Lix da Cunha, contornando o centro para se conectar à Norte-Sul através da Via expressa Aquidabã. Notamos que esse fluxo se utiliza de todas as vias expressas criadas pelo PPD (capítulo 2). Ou ainda, as mesmas cidades podem-se conectar a Campinas pela Avenida Prestes Maia, seguindo o mesmo caminho da Via expressa Aquidabã até a Norte-Sul. Também a leste, a cidade de Indaiatuba e o aeroporto de Viracopos se conectam à Norte-Sul através da Rodovia Santos Dumont, adentrando pela Avenida Prestes Maia e Aquidabã até a Norte-Sul. A Oeste, através da Rodovia Heitor Penteado, as cidades de Morungaba, Joaquim Egidio e o Distrito de Sosas também fazem sua ligação ao eixo Norte-Sul.

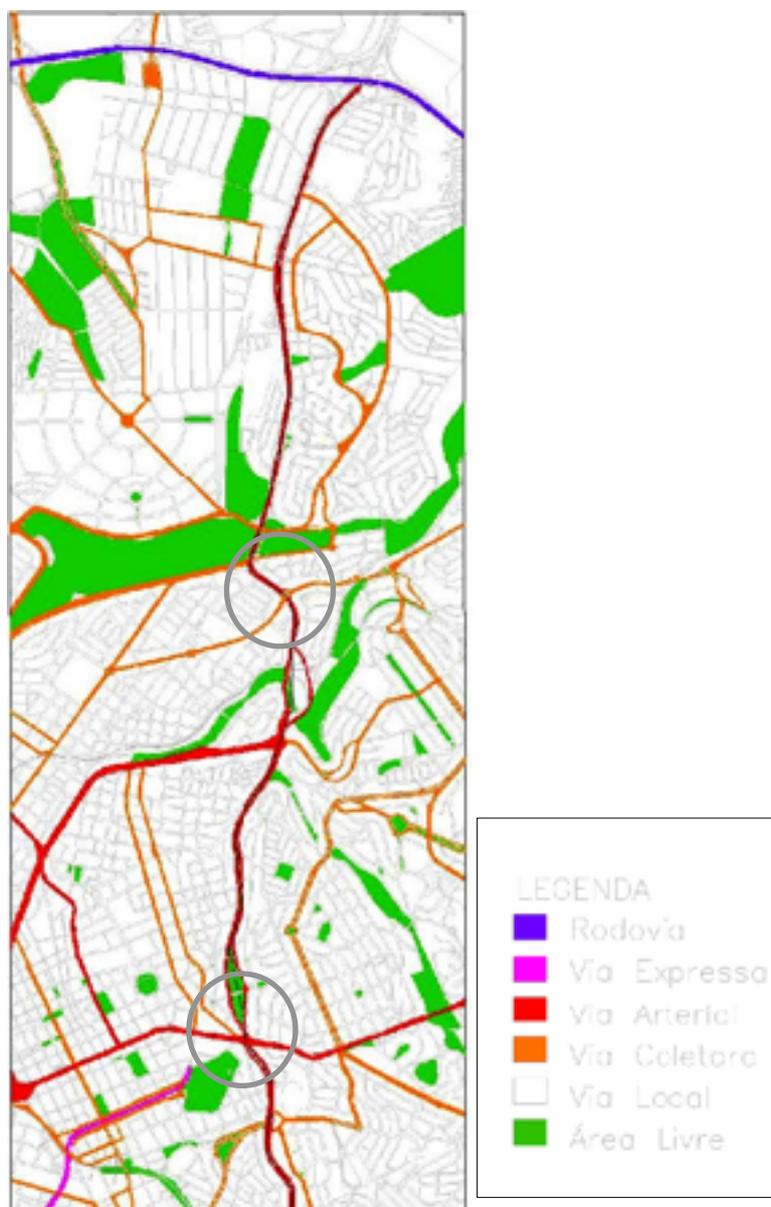
Outro importante fator que caracteriza papel da Avenida Norte-Sul no fluxo inter-metropolitano são os transportes coletivos, no mapa de figura 62, marcamos os pontos de paradas de ônibus que percorrem a Avenida e notamos que os coletivos que transitam pela Avenida possuem o mesmo fluxo acima observado. O ônibus 724 é um intrametropolitano que faz o percurso entre o Terminal da cidade de Vinhedo

até a Unicamp; os demais são ônibus urbanos de Campinas, sendo que o 260 faz o percurso entre o Shopping Iguatemi e a cidade de Sumaré, outra cidade que se encontra na RMC que faz parte do fluxo secundário da Avenida; o 381 tem os destinos finais no Shopping Dom Pedro (sentido rodovia Mogi-Campinas) e no Shopping Iguatemi; e o 382 com o percurso do bairro Cambuí até o Shopping Campinas (sentido rodovia Santos Dumont). Portanto, nota-se uma coincidência nos fluxos analisados acima.

Logo, o eixo Norte-Sul se tornou uma via importante de acesso no interior da cidade de Campinas, cortando-a não apenas no sentido Norte-Sul, como seu nome propõe, mas também possibilitando a conexão de forma secundária de outros eixos. Sua dinâmica linear, o desvio do tráfego das difíceis vias da área central e a proporção ampla da via com várias faixas de rolagem são características que permitiram a Avenida desempenhar um papel tão marcante do movimento e fluxo dentro da cidade. Visto que, na análise da região metropolitana feita no capítulo dois, notamos que uma característica marcante de região é a movimentação pendular entre as cidades da RMC, o eixo e a Avenida Norte-Sul acabam portanto desempenhando um papel marcante da Região Metropolitana de Campinas.

Aprofundando no fluxo interno da cidade de Campinas, foi essencial um estudo das vias da região em torno do eixo da Norte-Sul, visando a construir um mapa destacando as hierarquias de vias e os fluxos construídos internamente. Assim, observamos quais representam as vias expressas, arteriais, coletoras e locais. Sendo: as vias expressas as de trânsito rápido, sem paradas ou semáforos; as vias arteriais são as avenidas que conduzem uma grande massa de tráfego; as vias coletoras conduzem o tráfego dos bairros, coletando das vias locais, que por sua vez são ruas de baixo tráfego destinadas apenas à passagem de pessoas que querem acessar os edifícios daquela vias. O mapa da figura 60 traz a representação desse estudo.

**Figura 60.** Mapa do tipo de vias



Fonte: Construção da própria autora, sem escala. O mapa apresenta a classificação por hierarquia das vias da área analisada, a linha preta marca o eixo Norte-Sul. Os círculos cinza representam os pontos de interseção da Avenida com outras vias arteriais. O anexo apresenta mapa ampliado.

O mapa nos aponta que, de fato, a construção da Via expressa Norte-Sul não foi concluída, mesmo que ela tenha uma conexão com a via expressa Aquidabã em uma ponta e com a Rodovia Adhemar de Barros na outra, ela em si não forma uma via expressa, devido ao excesso de cruzamentos e paradas, como também apresentando uma fragmentação de suas conexões com a expressa Aquidabã.

A Avenida José de Souza Campos compõe parte desse eixo, observa-se que em suas extremidades a Avenida não possui conexões com ruas coletoras, suas conexões são com outras avenidas, que proporciona que seu fluxo se torne mais

intenso e concentrado. Por um lado, ela se conecta à avenida Princesa D'Oeste e com a avenida Moraes Sales, do outro lado, com a avenida Orosimbo Maia e a sua continuação com a avenida Julio Prestes (demarcado na figura 60 por círculos cinza). Logo, podemos concluir a importância da Avenida com seu entorno devido ao seu papel como concentradora de fluxo, isso ocorre devido às alterações feitas para que ela desempenhasse o papel de via expressa, contudo os elementos necessários para isso não foram instalados, assim a Avenida recebe um fluxo intenso de carros de outras avenidas, porém não desenvolve seu papel de via expressa, que o ocasiona em períodos de alto volume de tráfego, lentidão de fluxo e trânsito intenso, por outro lado, essa formação coloca a Avenida como importante elemento de conexão da cidade entre uma área e outra, como analisado anteriormente.

Ainda observamos como características de tráfego dessa Avenida que esta possui em seu canteiro central uma ciclovia permanente e uma área destinada exclusivamente à passagem de pedestre. Logo, isso evidencia ainda mais a incapacidade da Avenida de ser uma via expressa; por outro lado, como analisado no capítulo anterior e observado pelos arquitetos entrevistados nesta tese, isso proporciona uma maior qualidade urbana à Avenida. Também notaremos, como o mapa de atividade da Avenida, o grande número de comércios, que conforma muitas paradas e entrada de estacionamento ao longo da Avenida. Ainda, aos domingos e feriados, uma das faixas de rolagem da Avenida é dedicada ao uso de ciclofaixa.

**Figura 61.** Fotografias da Avenida Norte-Sul



Fonte: Fotografias da própria autora. Exemplo de lojas com entradas de estacionamento comum em toda Avenida. A ciclovia da Avenida Norte-Sul em seu canteiro central.

Todas as características morfológicas acima evidenciam o papel centralizador de fluxo da Avenida Norte-Sul e a descaracterização do eixo Norte-Sul como via expressa, diferente do ocorrido com a Via expressa Aquidabã e a Avenida Lix da Cunha. Sua caracteriza linear conforma claramente o papel de eixo, que representa de fato uma ligação Norte-Sul da cidade, até mesmo da RMC, mas seu papel como conector estrapola o eixo norte-sul, constituindo um elemento conector em outras direções da cidade.

**Figura 62.** Mapa de ciclovia e parada de ônibus da Avenida Norte-Sul



Fonte: Construção da própria autora. O mapa apresenta as ciclovias que passam pela Avenida Norte-Sul; em vermelho, temos a ciclovia permanente no canteiro central da avenida; em laranja, está a ciclofaixa, que funciona domingos e feriados, esta é formada por um circuito que estrapola a Avenida Norte-Sul, contudo a Avenida é protagonista da ciclofaixa. Anexo 3 apresenta mapa ampliado.

#### **4.2.2 Uma análise da imagem urbana da Avenida e Eixo Norte-Sul**

A análise da imagem urbana da Avenida e do Eixo Norte-Sul está baseada na metodologia de leitura espacial construída nessa tese baseada nos trabalhos de Kevin Lynch e Robert Venturi (capítulo 1). Onde trabalhamos a imagem que a Avenida se configura em seu espaço urbano, assim fazemos uma construção de sua imagem através de uma análise resultando em mapas demonstrativos deste estudo.

Para a construção da imagem da Norte-Sul, como visto anteriormente neste capítulo, é importante ter muito claro qual o recorte espacial a ser trabalhado para que possamos identificar o espaço, analisá-lo e apreendê-lo através de mapas, fotografias e descrição. Observaremos os elementos urbanos da Avenida dentro do recorte espacial selecionado, construindo uma imagem de espaço tal como descrito na metodologia no capítulo 1. Também observaremos a forma da cidade, compreendendo como os elementos analisados no espaço conformam para a leitura coesiva desse território, não deixando de notar como ao final da análise todos estes elementos construíram a qualidade dos espaços.

Seguindo a análise dos elementos da imagem da Avenida, notamos que a Avenida Norte-Sul, além de ser uma via de importante acesso, confirmado pelo estudo morfológico da Avenida, também pode ser considerada um limite (figura 65), pois divide as áreas de dois bairros: a leste, o bairro Nova Campinas; a oeste, o bairro Cambuí. Além da divisão de bairros, no seu contexto figurativo de espaço, o seu desenho topográfico marca essa característica de limite, visto que a Avenida se encontra localizada no fundo de vale, que naturalmente já se conforma como um elemento limitante. No contexto do eixo Norte-Sul, isso também ocorre no trecho da Avenida Princesa D'Oeste, que também possui a característica de ser uma avenida de fundo de vale, portanto, nos causa a impressão de separação de bairros. Os arquitetos entrevistados nesta tese também classificam a Avenida como um elemento de imagem limitador, dividindo duas áreas distintas da cidade: uma região mais central, o bairro Cambuí, e uma região mais residencial, o bairro Nova Campinas.

A divisão dos bairros no entorno da Avenida é bem clara e demarcada, não somente pelo elemento limitante da própria Avenida, mas como visto na metodologia de análise, os bairros em si apresentam características morfológicas e de uso do solo muito distintos. No caso do bairro Cambuí, este se apresenta como um bairro

central, sendo uma expansão do centro de Campinas, porém apresentando um uso do solo misto, ainda possui uma densidade mais alta devido à verticalização do bairro. O bairro Nova Campinas, diferente do Cambuí, apresenta uma baixa densidade, sendo um bairro horizontalizado, apresenta em seu histórico uma região primeiramente residencial de alta renda, porém o bairro vem passando por transformações, tornando-se cada vez mais comercial, com grandes edifícios térreos ou assobradados. O bairro Bosque, em seu próprio nome, se caracteriza por abrigar a área verde do Bosque dos Jequitibás, sendo este classificado em nosso estudo como um marco urbano, também se apresenta como um bairro misto, contudo uma menor quantidade de comércio que o disposto no bairro Cambuí. Possui alguma verticalização, porém a predominância é de casas residenciais de classe média em lotes pequenos. Já o bairro do Proença e o da Ponte Preta são bairros residenciais. O bairro Ponte Preta é caracterizado por casas de lotes pequenos e simples; já o Proença possui lotes um pouco maiores, mas não do mesmo tamanho que o de Nova Campinas. Outra característica marcante das duas áreas é a intensa verticalização na Avenida Princesa D'Oeste, todas ocupadas por residências.

Outro elemento limitante do eixo é o Viaduto São Paulo (conhecido como Laurão), pois ele se apresenta como marco dos limites entre a Avenida Princesa D'Oeste e a Avenida Norte-Sul. Além disso, o que distingue as duas avenidas é que ambas apresentam configurações diferentes tanto no seu uso de solo, morfologia, como também na arquitetura de seus edifícios, evidenciando ainda mais o limite demarcado pelo viaduto. Além disso, podemos considerar o viaduto como um marco, sua altura e proporção delimita como um espaço que pode ser claramente configurado em nossas mentes.

**Figura 63.** Fotografia Viaduto São Paulo



Fonte: Fotografia da própria autora Imagem do Viaduto São Paulo (Laurão), marco da região e elemento que faz limite entre as avenidas Jose de Souza Campos e Princesa D'Oeste.

Seguindo com a análise feita no Eixo Norte-Sul, a área ainda apresenta barreiras, podemos ver isso ocorrer no início da avenida Júlio Prestes, onde a bifurcação da pista e a falta de visibilidade cria uma fragmentação da imagem de conexão entre tal avenida e a Avenida Norte-Sul, diferente do que ocorre na conexão das Avenidas Norte-Sul e Princesa D'Oeste, que é mais clara. O resultado dessa barreira é a aparição de áreas de fragmentação visual e mental, onde a imagem espacial dessa área se torna difusa e fragmentada para construção mental desses espaços. O que faz dessas regiões terem uma imagem fragmentada é o distanciamento dos elementos significativos, rompendo a coesão, tornando-os áreas frágeis e desconexas.

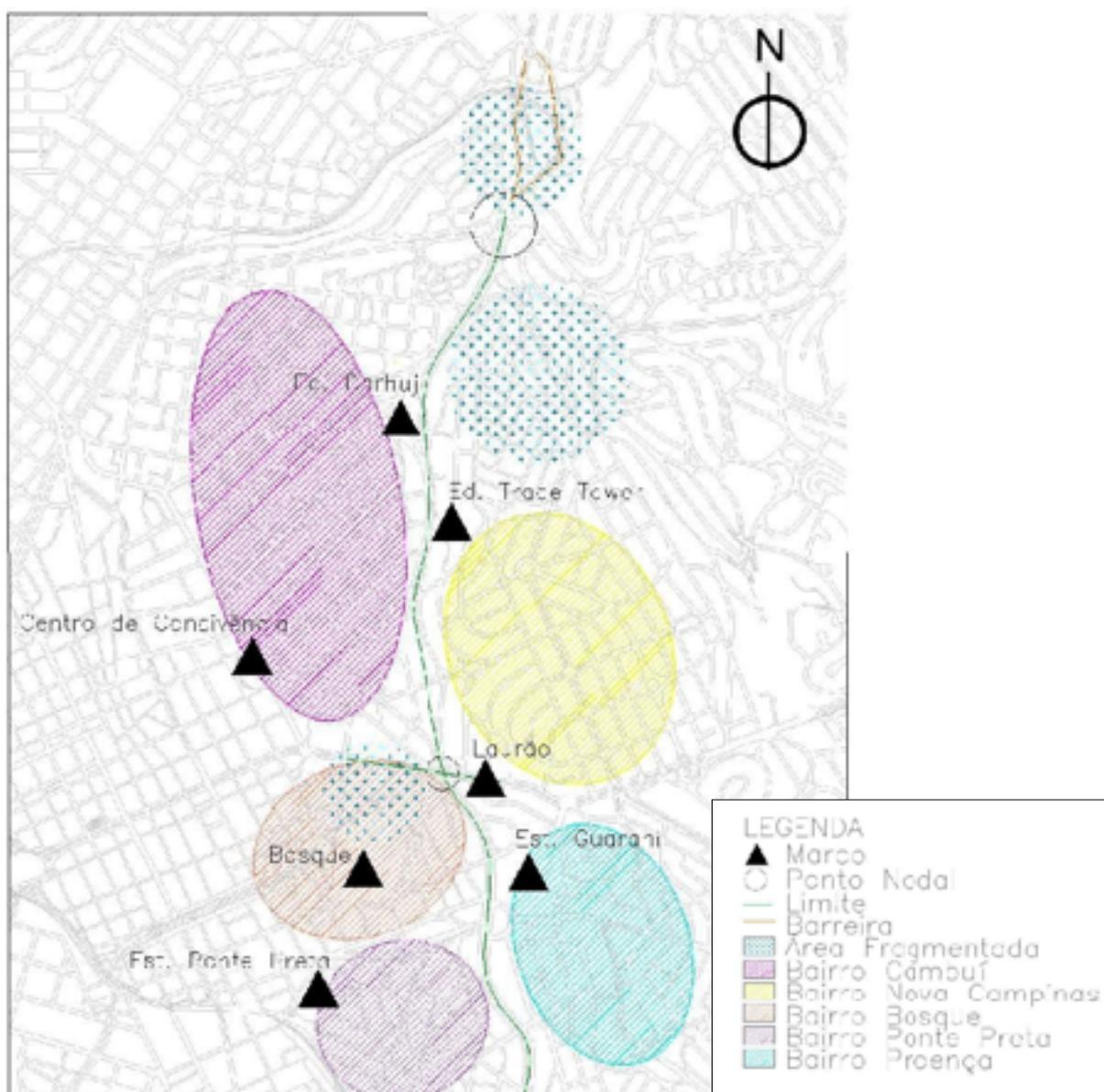
**Figura 64.** Fotografia da Avenida Julio Prestes



Fonte: Google Maps. Imagem retirada da página <<https://www.google.com/maps>> data de acesso: 21/10/2019, início da Avenida Júlio Prestes.

Observando ainda as áreas de fragmentação, podemos analisar a conexão entre a avenida Aquidabã e a Avenida Norte-Sul. A avenida Aquidabã é caracterizada por uma via ampla, possuindo dois níveis, mas ao se aproximar da Norte-Sul ela desemboca em uma via estreita de duas faixas que contorna o Bosque dos Jequitibás, essa conexão parece inapropriada para dimensão das duas vias que se encontravam, logo se tornando desconexa e fragmentada.

**Figura 65.** Mapa de imagem da Avenida Norte-Sul



Fonte: construção da própria autora. O mapa apresenta uma análise de elemento que conforma a imagem da área estudada. Quanto aos pontos nodais, temos os principais cruzamentos da Avenida Norte-Sul, de um lado, novamente o viaduto vem ser marcado como um elemento de destaque fazendo parte do cruzamento com a Avenida Moraes Sales, do outro lado, com a ligação da Avenida Norte-Sul e a Avenida Orosimbo Maia.

A segunda parte da análise da Avenida Norte-Sul é mais técnica e baseado nos conceitos de Venturi de significação do espaço. Primeiramente, observamos o uso do solo da área, nota-se no mapa de ocupação do solo (figura 66), que no entorno da Avenida apresenta a predominância de uso misto, que no mapa de atividades (figura 67) mostra de forma mais detalhada cada ocupação da Avenida. Analisando os dados do mapa de atividades da figura 67, este demonstra que nas faces das quadras voltadas para a Avenida Norte-Sul existe uma predominância do uso comercial e de serviço, contudo nas outras faces das quadras existem a alocação de residências. No entorno da Avenida, existem áreas pontuais onde se encontra apenas comércio, nota-se que em todo mapa as áreas comerciais estão ligadas às Avenidas, ou a áreas que correspondem ao centro e o centro expandido de Campinas. O Cambuí, por ser considerado como centro expandido de Campinas, por apresentar em grande parte de sua extensão o uso de predominância mista. Conforme nos distanciamos do centro expandindo, observamos que os bairros abrigam uma predominância residencial, exceto pela área próxima à rodovia que apresenta quadras com o uso industrial.

Ainda analisando o mapa de ocupação do solo (figura 66), notamos uma relação entre o observado por Venturi em Las Vegas e o que ocorre na Avenida Norte-Sul, o uso comercial nas margens da Avenida porém o uso misto da quadra, o mapa de atividade vai nos clarificar que na face posterior da quadra em relação à Avenida se encontram as residências. Notando o mesmo fenômeno que ocorre na Main St de Las Vegas, onde a face da quadra para a avenida é onde ocorre toda a ilusão construída pelos cassinos, sendo a faceta posterior da quadra de menor interesse. Logo, em ambos os casos, as avenidas demonstram um papel figurativo de maior importância que o restante do território, reforçando uma imagem de linearidade.

De mesmo modo analisado por Venturi em locais onde a via cria um elo importante com a figura do automóvel, ao longo do eixo da Norte-Sul, vamos observar as construções de edifícios galpões onde o *outdoor* é o elemento coesivo e figurativo do edifício com o público e a avenida, sendo esse recurso usado para apreender a atenção do motorista. Ademais, os grandes edifícios corporativos também têm seu papel lúdico, onde sua imagem imponente e contemporânea

remete a uma função conectada aos setores financeiro e capitalista (analisado no capítulo 3).

**Figura 66.** Mapa de Ocupação do Solo

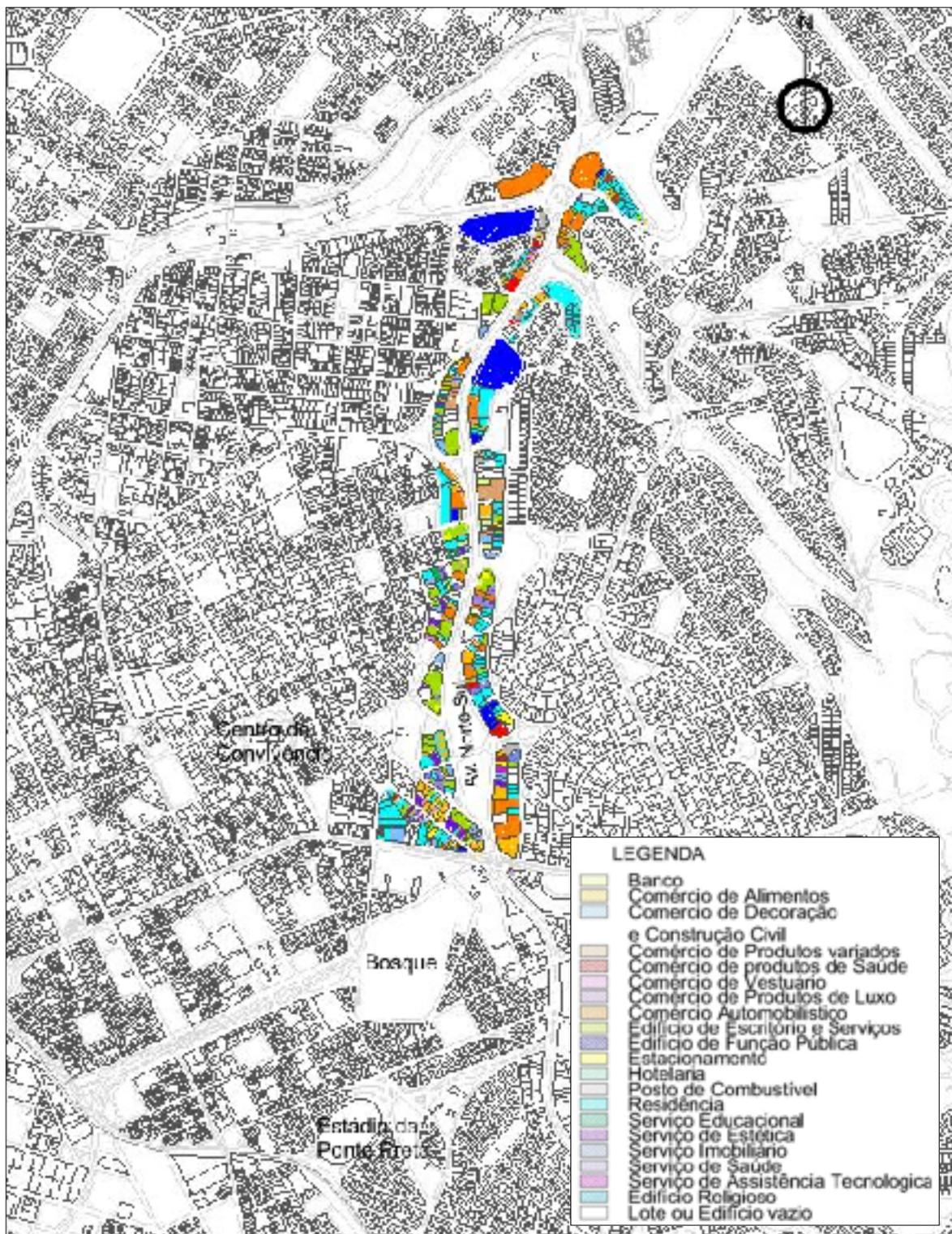


Fonte: Construção da própria autora. O mapa apresenta o tipo de ocupação, cada cor da legenda representa a predominância deste tipo, podendo em especificidade apresentar uma edificação de um tipo diverso do que anunciado como predominante na quadra.

A leitura de atividades da Avenida Norte-Sul se concentra nas áreas restritas apenas às quadras da Avenida, portanto, observaremos apenas as quadras que dão frente à Avenida Norte-Sul, tampouco se expandindo ao eixo Norte-Sul, sendo um recorte mais concentrado.

Podemos primeiramente notar que existem bastante residências na região, porém estas estão direcionadas em sua maioria a faces das quadras em que não está a Avenida. Em geral, existe uma gama variada de comércio e escritórios de serviços, mas observamos uma predominância de comércios voltados a especialidades automobilísticas e alimentícias. Ainda notamos que, por não ser possível estacionar na Avenida, assim todos os edifícios comerciais possuem serviço de estacionamento.

Figura 67. Mapa de Atividades



Fonte: Construção da própria autora. O mapa apresenta as atividade exercidas no lote marcado segundo a legenda.

A avenida Norte-Sul em si configura um marco na cidade de Campinas, ela se apresenta como um elemento na paisagem urbana de limite, isso ocorre devido ao

grande fluxo e o intenso uso do automóvel para se locomover por ela. Ao mesmo tempo, sua imagem pode ser fragmentada, devido aos inúmeros edifícios comerciais e escritórios que nela se encontram, gerando também um fluxo constante. Ainda notamos que a arquitetura de seus edifícios constitui em uma homogeneidade de estilos, constituindo uma sensação de que todo o percurso da Avenida se repete, o que também gera uma imagem fragmentada da avenida. Na entrevista, os próprios arquitetos destacam esse interesse de homogeneidade de estilo arquitetônico, elegido por eles no interesse de configurar uma imagem imponente de poder e dinheiro representado pelo conceito contemporâneo e pelos seus clientes.

De outro modo, a simbologia dos edifícios ultrapassa a monotonia de seus desenhos e utiliza uma arquitetura que nos remete ao seu uso de um distrito de negócios, ainda temos as grandes caixas neutras que, através de seus *outdoors*, apresentam a identidade comercial de seu uso e a essência de subcentralidade da Avenida, também parte do conceito contemporâneo de relação entre cidade e a arquitetura, apresentado por Venturi.

**Figura 68.** Fotografias do Comércio da Avenida Norte-Sul.



Fonte: Fotografia da própria autora. As imagens acima representam a arquitetura do comércio da Avenida Norte-Sul, onde a presença de *outdoor* representa o domínio do automóvel na configuração arquitetônica da cidade.

Todos os elementos visuais da Avenida lhe roubam a sua singularidade descrita de sua história, remetendo a uma grande avenida de qualquer grande cidade. Mas, por outro lado, a sua forma linear projeta uma simplicidade e um amplo campo de visão, facilitando sua assimilação, diferente do que ocorre na Avenida Júlio Prestes, onde a ausência de controle visual contribui para uma imagem fragmentada do espaço.

### **4.3 NOTAS FINAIS**

A Avenida Norte-Sul se torna um importante elemento de centralidade na região metropolitana de Campinas, para isso notamos no mapa de atividade e nas fotos que existem diversos estabelecimentos de grandes proporções na Avenida, que possibilitam que não apenas pessoas da cidade venham em busca desses comércios e serviços, como também de toda região metropolitana. A exemplo, temos algumas concessionárias de carros, como a Audi ou a Volvo, sendo as únicas da RMC. Por outro lado, nota-se que as atividades estão restritas a uma determinada classe social, visto que grande parte desses estabelecimentos é para pessoas de classe social alta.

Ainda, a Avenida representa um elo de conexão importante no fluxo de pessoas na cidade, mesmo que esta possua um número limitado de transporte coletivo, para aqueles que utilizam o automóvel particular, a Avenida é parte da rede viária que faz conexão da cidade de Campinas com outras cidades da região metropolitana. Como visto anteriormente nesta tese, vemos a característica de mobilidade de RMC, sendo a via Norte-Sul um dos recursos no interior da cidade que proporciona infraestrutura para alimentar essa característica da região.

Logo, a análise da Avenida feita neste capítulo nos apresenta a Avenida e o eixo Norte-Sul como um território de centralidade de Campinas, sua imagem linear clara, seu papel concentrador de fluxo, e as construções implementadas proporcionaram que a Avenida se constituísse como um território relevante na RMC.

## CONCLUSÃO

A Via Norte-Sul, atualmente, é um eixo de deslocamento importante para a cidade de Campinas e sua região metropolitana. Estudando nosso recorte espacial entendemos que a nomenclatura Norte-Sul é usada para dois territórios diferentes o eixo Norte-Sul, que é uma resultante da tentativa de constituição da Via expressa Norte-Sul na década de 1970, como resultado de um diagnóstico extenso feito pelo Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado (PPDI) de 1971 para cidade de Campinas, como também o recorte menor desta mesma via, a Avenida José de Souza Campos, que passa a ser chamada de Avenida Norte-Sul. Aqui trabalhamos os dois recortes observando que um é a ampliação do território do outro, entendendo o papel de ambos no território regional de Campinas, mas focados no papel de significação da Avenida mais profundamente, sendo assim a Avenida Norte-Sul passa a ser no recorte territorial principal, e a via expressa, um complemento que possibilita uma melhor compressão das mudanças da área de estudo.

Através das narrativas históricas desenvolvidas nesta tese, pudemos confirmar que tanto o eixo quanto a Avenida Norte-Sul passaram por transformações marcantes ao longo do tempo, que recentemente, a partir do século XXI, o seu processo de transformação gerou a consolidação de um papel de centralidade da Avenida em relação à RMC.

No capítulo 2, vemos que a Avenida é projetada na década de 1930, com a intensão de possuir o papel de uma avenida de passeio e integração intrabairro, tendo como principal característica a conexão de áreas verdes, formando um anel ao redor das áreas mais urbanizadas e possibilitando uma ampliação controlada da cidade. Portanto, nota-se que foi necessário um plano urbano para iniciar-se um processo de urbanização e a construção da Avenida. O plano desencadeou o interesse imobiliário dos donos de terras da região, assim foram criados os bairros ao redor da Avenida.

Logo percebemos que o processo social de urbanização difere da intenção projetual, visto que na década de 1950 a Avenida passa a apresentar características distintas do que intencionado no Plano de Melhoramentos de 1934. A Avenida passa a apresentar características de um eixo, ao invés do projetado de uma avenida

perimetral, mas seu papel é o de expansão urbana, conectada a um processo de interesse de capitalização da terra urbana, como intencionado pelo plano.

Vemos que por algumas décadas a Avenida segue caracterizada por uma área de expansão residencial de Campinas, ao mesmo tempo que a ampliação da cidade ocorre, a Avenida Norte-Sul, agora qualificada por ser um eixo, acaba se desenvolvendo com um papel importante no fluxo do tráfego urbano da cidade. Deste modo, o plano urbano da década de 1970 observa seu potencial como uma via de conexão para a cidade, como também para crescente formação metropolitana de Campinas, propondo que a Avenida seja parte de um projeto de modificação para constituição de uma via expressa.

Com o fim das obras na Avenida Norte-Sul, e uma consolidação dos bairros ao redor da Avenida, concluímos, que mais uma vez o planejamento urbano foi o elemento que estimulou a transformação do espaço urbano. Assim, o capital imobiliário observa uma nova oportunidade através da reformulação da Avenida. O resultado foi, na década de 1980, o início da instalação de comércio ao longo da Avenida, reforçado por uma nova legislação que alterou o zoneamento da área.

Mais reformas foram feitas na década de 1990, contudo o principal fator que promoveu as mudanças ocorridas no próximo século tem relação com as alterações econômicas que passam a se desenrolar com a 3ª Revolução Industrial. No qual, o advento da tecnologia de comunicação e logística permitiu que houvesse uma fragmentação do processo produtivo e uma criação de rede financeira mundial. Assim, Campinas passa a fazer parte desse movimento econômico conhecido como cidades globais, constituindo-se como um território estratégico dentro da rede de fluxo de capital.

Neste momento, vemos a Avenida Norte-Sul despontar como um território importante, conformando-se como um dos elementos que configuram Campinas como um território estratégico para o mercado. Logo, em 2000, a região de Campinas é instituída como Região Metropolitana pela Lei Complementar Estadual nº 870, junto com uma série de características do território, tais como a rede de rodovias, o conjunto de centros tecnológicos e centros de pesquisa e o aeroporto de carga e passageiros, que proporcionou que a cidade fizesse parte do circuito global econômico, havendo um interesse de empresas em se estabelecerem na região.

O resultado foi o interesse do mercado imobiliário de aproveitar uma fatia desse bolo, construindo espaços capazes de alojar essas empresas. Deste modo, a Avenida Norte-Sul entra como uma forte candidata para o mercado imobiliário.

Logo, notamos que a formação histórica da Avenida está atrelado fortemente ao processo econômico, mas específico ao processo fundiário, que de fato a história da Avenida Norte-Sul construída nessa tese exemplifica a história do capital sobre a terra urbana. Porém, não significa que a histórica aqui descrita tem um papel econômico, mas que se constituiu dessa forma visto que a economia se tornou o agente mais relevante do discurso aqui descrito. Assim, vemos nosso objeto de pesquisa como um fenômeno multicausal, sendo parte de um processo econômico, fundiário e arquitetônico.

Assim, o capítulo 4 faz uma leitura bem clara das características da Avenida, demonstrando a importância da mesma para região metropolitana. Como via de acesso, fazendo importantes conexões no interior da cidade, contudo, sendo mais relevante como parte das conexões intramunicipais, criando dois eixos de fluxo, um primário, de acesso direto, e um secundário, envolvendo outras vias, apresentando sua importância viária regional.

Observando as atividades presentes na Avenida Norte-Sul, nota-se o seu papel de centralidade devido ao desenvolvido dos comércios e serviços em seu território. No âmbito das atividades comerciais, existe uma ligação do comércio da Avenida a uma rede de varejo regional, visto que apresenta comércio de grande porte, sendo alguns deles presentes apenas na Avenida Norte-Sul em relação a toda RMC. No âmbito de serviços, uma parte destes faz uma relação com o atual modo de produção econômico, sendo abrigados nos imponentes edifícios escritórios estudados nessa tese. Logo, os serviços estão vinculados ao papel econômico estratégico do território de Campinas.

Portanto, concluímos que a arquitetura que passa a ser construída na Avenida a partir da década de 2000 é o resultado desse interesse de constituir uma centralidade contemporânea na Avenida, configurando o início do processo de formação de um distrito de negócios, proporcional ao tamanho do papel da RMC no processo econômico. Logo, a verticalização e o uso da arquitetura contemporânea para a significação do espaço urbano da Avenida é o resultado de um processo

econômico, assim a arquitetura vem, em segundo plano, sendo uma resultante desse processo.

Por fim, podemos deduzir que a formação urbana é o resultado da atuação dos diversos agentes sociais, não sendo apenas um o responsável, logo o espaço urbano segue em constantes mudanças, ajustando-se aos conflitos e acordos gerados por esses agentes. Notamos que, como suposto em nossa hipótese, que a 3ª Revolução Industrial teve um papel importante na transformação do espaço mais recente da Avenida Norte-Sul, aproximando seu território como parte de uma estratégia socioeconômica, configurando-se como uma centralidade regional.

## BIBLIOGRAFIA

ABRAMO, Pedro. **A Cidade Com-fusa. A mão inoxidável do mercado e a produção da estrutura urbana nas grandes metrópoles Latino-Americanas.** Estudos Urbanos Regionais, 2007, v. 9.

ALES BELLO, Angela. **Introdução à fenomenologia.** Bauru-SP: Edusc, 2006.

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. Projeto de obras do Engenheiro Saturnino de Brito para Campinas em fins do século XIX. In: **Oculum Ensaio Revista de Arquitetura e Urbanismo**, n. 2. Campinas-SP: PUC-Campinas, 2002.

ARANHA, Maria Lúcia A. e MARTINS, Maria Helena P. **Filosofando: introdução a filosofia.** 2.ed. São Paulo: Moderna, 1993.

AUGÉ, Marc. **Não Lugares: introdução a uma antropologia da supermodernidade.** Campinas, SP: Papirus, 1994.

BADARÓ, Ricardo de Souza Campos. **Campinas: o despontar da modernidade.** Campinas, SP: Área de Publicações CMU/UNICAMP, 1996.

BAENINGER, Rosana; DE PAULA GONÇALVES, Renata Franco. **Novas espacialidades no processo de urbanização: a Região Metropolitana de Campinas.** *Anais*, 2016.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido se desmancha no ar.** Aventura da Modernidade. São Paulo: Companhia das Letras, 1989.

BEVERIDGE, Charles; ROCHELEAU. **Frederick Law Olmsted: designing the American landscape.** New York: Rizzoli Publication, 1995.

BERNARDINI, Sidney Pinochi. **Os Planos da cidade: política de intervenção urbana em Santos\_ de Estevan Fuertes a Saturnino de Brito (1892-1910).** São Carlos: RiMa, FAPESP, 2006.

BUENO, Beatriz Piccolotto Siqueira. Dilatação dos confins: caminhos, vilas e cidades na formação da Capitania de São Paulo (1532-1822). **Anais do Museu Paulista: História e Cultura**, v. 17. n. 2, p. 251-294, 2009.

BURKE, Peter (org.). **A escrita da História: novas perspectivas.** São Paulo: Unesp, 2011.

CAIADO, Maria C. S. e PIRES, Maria da Conceição S. Campinas Metropolita: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros. In: CUNHA, José M. Pinto da (org.) **Novas Metrópoles Paulistas.** população vulnerabilidade e segregação. Campinas -SP: NEPO/Unicamp, 2006.

CAMPINAS - SP. Decreto nº 76 de 16 de Março de 1934. **Código de Construções, Posturas Municipais de 1934**. Paço Municipal de Campinas, 1934.

\_\_\_\_\_. **Exposição Preliminar do Plano de Melhoramentos para Campinas**. Campinas – SP: Prefeitura Municipal de Campinas, 1935.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 90, de 7 de Março de 1945. **Aprovado Loteamento do “Jardim Proença”**. Paço Municipal de Campinas, 1945.

\_\_\_\_\_. Decreto nº 121 de 2 de Abril de 1946. **Aprovado Loteamento de terrenos na Companhia Imobiliária Nova Campinas e parte de Nova Campinas**. Paço Municipal de Campinas, 1946.

\_\_\_\_\_. Lei Municipal nº 640 de 28 de Dezembro de 1951. **Aprova a revisão do Ato nº 118, de 23 de Abril de 1938, que dispõe sobre o Plano de Melhoramentos urbanos da cidade**. Campina-SP: Diário Oficial Municipal, 1951.

\_\_\_\_\_. Lei nº 6.031, de 1988. **Lei de Uso e Ocupação do Solo**. Paço Municipal de Campinas, 1988.

CAMPOS, Cristina de. **Ferrovias e saneamento São Paulo. O engenheiro Antonio Francisco de Paula Souza e a construção da rede de infraestrutura territorial e urbana paulista, 1870-1893**. Campinas: Editora Pontes, 2010.

CAMPOS JR., T. S. História da fundação de Campinas. In: **IBGE**. Monografia histórica do Município de Campinas. Rio de Janeiro: Fundação IBGE, 1952.

CAPPA, Josmar Gilberto. **Cidades e aeroportos no século XXI**. Alínea Editora, 2013.

CARTY, Carolina Gabriel. Orientador: Luiz Augusto Maia Costa. Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas. **Vacância no centro de Campinas e o planejamento urbano brasileiro, 1990-2014**. Campinas: PUC-Campinas, 2014.

CASTELLS, Manuel. **A sociedade em rede**. São Paulo: Paz e Terra, 1999.

CHOAY, Françoise. **O Urbanismo: utopia e realidade, uma antologia**. Tradução Dafne do Nascimento. São Paulo: Perspectiva, 2011. Edição original: Éditions Du Seuil, 1965.

CLARO, Lisiane C. e PEREIRA, Vilmar A. A Postura Fenomenológica enquanto contributo à pesquisa em educação. **Revista Sul-Americana de Filosofia e Educação – RESAFE**, nº 25: abril/2016.

COSTA, Luiz Augusto Maia. **Nem tudo era europeu. A presença norte-americana no debate de formação de urbanismo Paulista (1886-1919)**. Santo André: Universidade Federal do ABC, 2014.

**DA** SILVA, Marcos Solon Kretti. Redescobrimo a arquitetura do Archigram. **Revista Vitruvius**, nº 048.05 ano 4, 2004.

D'ALINCOURT, Luiz. **Memória sobre a viagem do porto de Santos a cidade de Cuiabá**. Fonte digital da Biblioteca Histórica Paulista. São Paulo: Martins, 1953. Disponível em: <www.ebooksbrasil.org>. Acesso em: 04 out. 2017.

DERNTL, Maria Fernanda. Orientador: SEGAWA, Hugo. **Método e Arte, a criação e organização territorial da capitania de São Paulo, 1765-1811**. Tese de Doutorado da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2010.

FELDMAN, Sarah. 1950: a década de crença no planejamento regional do Brasil. Encontro Nacional da ANPUR. **Planejamento e gestão do território: escalas, conflitos e incertezas, V.13**. Florianópolis: ANPUR, 2009.

FIRKOWSKI, Olga L. C. de F. e MOURA, Rosa. **Metrópoles e Região Metropolitana: o que isso tem em comum?** Encontro Nacional da ANPUR, v.9. RJ, 2001.

FONSECA, R. M. O positivismo, historiografia positivista e a história do direito. In: **Revista do Programa de Mestrado em Ciência em Jurídica da Fundinopi**, 2009.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 1959.

GEHL, Jan. **Cidades para pessoas**. São Paulo: Perspectivas, 2013

GIDDENS, Anthony. **A consequência da Modernidade**. São Paulo: Editora UNESP, 1991.

GOTTDIENER, Mark. **A produção social do espaço**. São Paulo: EDUSP, 1993.

HARVEY, David. **A condição Pós-Moderna**. São Paulo: Edições Loyola, 2009.

Juliano, Marcelo Alexandre. **O zoneamento e o território do terciário na cidade de Campinas**. Dissertação (Mestrado - Área de Concentração: Planejamento Urbano e Regional) – FAUUSP. Orientadora: Heliana Comin Vargas. São Paulo, 2016.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: WMF Martins Fontes, 2000.

- JUNG, Carl G. **O Homem e seus símbolos**. São Paulo: Nova Fronteira, 1996.
- KROGH, Daniela da Silva Santos. Orientadora: Prof. Dra. SALGADO, Ivone. **O debate sobre urbanismo em Campinas: do relatório de Anhaia Mello ao Plano de Melhoramentos de Prestes Maia (1920-1940)**. Campinas–SP: Mestrado do Programa de Pós-Graduação em Urbanismo *Stricto Sensu*, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, 2018.
- LAPA, José Roberto do Amaral. **Os Cantos e os Antros: Campinas 1850-1900**. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1996.
- LE GOFF, Jacques. **A História Nova**. São Paulo: Martins Fontes, 1990.
- LINCH, Kevin. **A imagem da cidade**, 3.ed. São Paulo: Editora WMF Martins Fontes, 2011.
- MARX, Murillo. **Cidade no Brasil**. Terra de quem? São Paulo: Nobel Editora da Universidade de São Paulo, 1991.
- MENDES, Francisco; VERÍSSIMO, Francisco e BITTAR, William. **Arquitetura no Brasil: de Cabral a D. João VI**. Rio de Janeiro: Imperial Novo Milênio, 2011.
- MENEGUZZO, Isonel Sandino. Considerações a respeito do conceito de Depressão Periférica aplicado ao segundo Planalto Paranaense. **Revista Geografia**, v. 14 nº 2. Universidade Estadual de Londrina: 2005. [www.uel.br/revista/uellindex.php/geografia/article/download/6696/6041](http://www.uel.br/revista/uellindex.php/geografia/article/download/6696/6041) data de acesso: 22/09/2016.
- MONTANER, Josep Maria. **Depois do movimento moderno**. Barcelona: Gustavo Gili, 2001.
- MONTEIRO, Ana Maria Reis de Góes. Ramos de Azevedo e seu projeto de posturas para uma nova Campinas. In: **Oculum Ensaio Revista de Arquitetura e Urbanismo**, n. 2. Campinas-SP: PUC-Campinas, 2002.
- MOURA, Rosa; HOSHINO, Thiago de Azevedo Pinheiro. Estatuto da MetrÓpole: enfim, aprovado! Mas o que oferece à metropolização brasileira. **Observatório das MetrÓpoles**. Brasília: INCT/CNPq, 2015.
- OLIVEIRA, Antônio Carlos de. Orientador: DEÀK, Csaba. **A urbanização entravada. O processo de urbanização em território paulista na transição capitalista**. Tese de doutorado da faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Pós-Graduação em Estruturas Ambientais Urbanas. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2000.
- PEIXOTO, Fernando. **Fernando Peixoto: arquiteto**. Jack Rutmans (org.). São Paulo: J. J. Carol, 2011.

PEREIRA, Rafael Henrique Moraes. **Processos socioespaciais, reestruturação urbana e deslocamentos pendulares na Região Metropolitana de Campinas.** Orientador: Daniel Joseph Hogan. Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas.

PINTO, Luís Alexandre Pereira. **As escalas da cidade: a obra de Gilberto Pascoal na cidade de Campinas.** Dissertação de Mestrado Puc-Campinas, POSURB. Campinas: 2013.

PUPO, Celso Maria de Mello. **Campinas, seu berço da juventude.** Campinas-SP: Academia Campineira de Letras, 1969.

REIS, Nestor Goulart. **O Caminho do Anhanguera.** São Paulo: Via das Artes, 2014.

ROLNIK, Raquel. **A cidade e a lei: legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo.** São Paulo: Studio Nobel, 1997.

ROSSETTO, Pedro Francisco. Reconstituição do traçado da "estrada dos Goiases" no trecho da atual mancha urbana de Campinas. **Anais do Museu Paulista**, v. 20 n° 2. São Paulo, 2006. Disponível em: <[http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S0101-47142006000200006&lang=pt](http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142006000200006&lang=pt)>. Acesso em: 02 out. 2014.

SALGADO, Ivone. Urbanismo sanitaria em Campinas no final do século XIX. In: **Seminário de História da Cidade e do Urbanismo**, v. 1 n. 1, 1990. Disponível em: <<http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/view/311>>. Acesso em: 15 jan. 2014.

SANTANA, Michele dos A. de e DA SILVA, Joelmir M. Metodologia de leitura urbana à luz da fenomenologia e da teoria de lugar de Christian Norberg-Schulz. In: **XIII Jornada de ensino, pesquisa e extensão.** Recife: UFRPE, 2013.

SANTOS, Antonio da Costa. **Campinas, das origens ao futuro. Compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria de Freguesia de Nossa Senhora da Conceição do Mato Grosso de Jundiá (1732-1992).** Campinas-SP: Editora da UNICAMP, 2002.

SANTOS, Milton. **Por uma outra globalização de pensamento único à consciência universal.** 2ª edição. Rio de Janeiro: Record, 2011.

SANTOS, Joao Manuel Verde dos; SALGADO, Ivone. **O saneamento de Campinas e a modernização da cidade: a implementação dos sistemas de águas e esgotos (1840-1923).** 2004. 185f. Dissertação (Mestrado) - Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnológicas, Pos-Graduação em Arquitetura e Urbanismo.

SÃO PAULO, Governo do Estado. **Lei Complementar nº 870, de Junho de 2000, Criação da Região Metropolitana de Campinas**. São Paulo: Diário Oficial do estado de São Paulo, 2000.

SASSEN, Saskia. **The global city: New York, London, Tokyo**. Oxford: Princeton University Press, 2001.

SCHORSKE, Carl. **Pensando com a história**. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

SILVIA, Fernanda Correia e BERLINI, Cíntia Stela Negrão. O acervo do urbanista Jorge de Macedo Vieira: a importância da preservação do patrimônio documental. IN **Revista Geografia e Pesquisa** v. 9 nº 2. Ourinhos: 2015.

SOKOLOWSKI, Robert. **Introdução a Fenomenologia**. São Paulo: Edições Loyola, 2004.

SOUZA, Maressa Fonseca e RIBEIRO FILHO, Geraldo Browne. Refletindo sobre o *marketing* urbano. A venda da cidade ilusória nos subúrbios ingleses e em condomínios fechados no Brasil. IN **Arquitextos** 202.00 ano 17, março de 2017. Data de acesso: 29/03/2017. Disponível em: <[www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.202/6480](http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/17.202/6480)>. Acesso em: 29 mar. 2017.

TOLEDO, Benedito Lima de. **Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo**. São Paulo: Empresa das Artes, 1996.

VARGAS, Helena. Da arquitetura corporativa à cidade corporativa In: Org. SILVA, Gilcéia Pesce do A. e OLIVEIRA, Lisete A. de. **Arquitetura da cidade contemporânea sobre raízes, ritmos e caminhos**. Florianópolis: Editora da UFSC, 2013.

VENTURI, Robert; IZENOUR, Steven e SCOTT BROWN, Denise. **Aprendendo de Las Vegas. El simbolismo olvidado de la forma Arquitectónica**. Barcelona: Editora Gustavo Gili, 1998.

VIDAL-KOPPAMANN, Sonia. Cidades privadas del siglo XXI. Nuevas estrategias del mercado inmobiliario en la periferia metropolitana de Buenos Aires. In: **Revista de la Facultad de Arquitectura de la Universidad Autónoma de Nuevo León**, vol. VI, nº 6. Nuevo León, Mexico: 2012.

VILLELA FILHO, Luís Ribeiro. **Urbanização e fragilidade ambiental na bacia de drenagem do córrego Proença, Município de Campinas**. Orientador: Antonio Carlos Vitte. Dissertação de Mestrado. Universidade Estadual de Campinas, Instituto de Geociências. Campinas-SP: 2006.

ZAKIA, Silvia Amaral Palazzi. **Construção, arquitetura e configuração urbana de Campinas nas décadas de 1930 e 1940**. O papel de quatro engenheiros modernos. Tese (Doutorado em História e Fundamentos da Arquitetura e Urbanismo). Orientador: Mario Henrique Simão D'Agustino. São Paulo: FAUUSP, 2012.

## **ANEXO 1**

Neste anexo, apresentamos os documentos referentes às entrevistas, que seguiram todas as normas do Comitê de Ética e sua autorização. Segue o Termo CONSENTIMENTO LIVRE e ESCLARECIDO e a transcrição das entrevistas.

## ENTREVISTA 1

**Arquitetos:** Escritório Primi & Appoloni Arquitetura

**Edifícios:**

Hemisfere- Rua Oriente

Lifetown

Hannover Tower

Piazza

Justiça do Trabalho

**Transcrição da Entrevista:**

Q = questão

LA = Laudenir Appoloni

**Questões Gerais:**

1. Q. Para o(s) arquiteto(s) responsável(eis) pela concepção do projeto, qual é a sua visão em relação à Avenida Norte-Sul (José de Souza Campos) e o significado da avenida para cidade de Campinas?

LA. Historicamente, a Avenida Norte-Sul se transformou em um ponto valorizado por ser a única Avenida que faz uma transição entre uma área nobre central da cidade para uma área residencial. Até a década de 1980 não existia verticalização na Avenida; a partir de 2000, inicia-se a verticalização devido à permissão da legislação e por já possuir na avenida usos de alto padrão como bons restaurantes e clínicas, fazendo com que a área seguisse valorizada. Outro elemento facilitador da transformação da avenida é a largura da caixa da via.

2. Q. Como você entende a relação entre arquitetura e cidade contemporânea? Como você observa a arquitetura contemporânea brasileira?

LA. Agora que se inicia de fato uma arquitetura contemporânea no Brasil, o período anterior era formado por um retorno de um uso mais eclético da arquitetura com a retomada de alguns estilos. No período mais recente, houve um salto de qualificação dos arquitetos contemporâneos, muito mais evidente na Cidade de São Paulo, do que em Campinas, pois economicamente não é tão viável para Campinas a arquitetura livre contemporânea como ocorre em São Paulo, que buscam referências internacionais, por isso, Campinas ainda apresenta uma arquitetura mais discreta.

3. Q. De que forma o escritório em seus projetos dialoga com a questão da sustentabilidade?

LA. O escritório tem uma preocupação com a sustentabilidade tanto nos projetos comerciais, quanto residenciais, sendo vários projetos realizados pela equipe com certificação AQUA-HQE. Entre as preocupações estão a economia de recursos, evitar patologias de fachadas e instalações, conforto acústico e térmico. Grande parte das soluções sustentáveis é desenvolvida durante o projeto, porém algumas vezes os elementos arquiteturais de solução são vetados pelo cliente, sendo, assim, procurado outras maneiras de resolver a questão através do uso de materiais.

4. Q. O uso da tecnologia faz parte do partido arquitetônico dos edifícios?

LA. A tecnologia é um recurso importante nestes tipos de edificações, é preciso estar atento a toda gama de infraestrutura tecnológica para esses edifícios, visto que não se sabe ao certo qual empresa estará ocupando esse espaço, portanto, é necessária uma preparação de antemão para que o espaço corporativo possam recebê-los com a infraestrutura necessária. Assim é importante conter todo cabeamento, carga, logística e elevadores de última geração.

Ainda é preciso pensar na obra em si, dando atenção aos materiais que serão utilizados, observando a devida eficiência, os quais resultará em uma economia de custo das áreas comuns, resultando em melhores preços de locação.

### **Edifício: Lifetown**

Endereço: Rua Quirino do Amaral, 144

1. Q. Qual o partido do projeto ?

LA. O partido segue o estilo contemporâneo, como referências norte-americanas, mas especificamente a arquitetura da cidade de Miami. Por ser um prédio comercial, apresenta-se mais moderno com sua grelha como cortina de vidro, com a intenção de valorizar a estética do empreendimento.

2. Q. Na concepção do projeto em questão, qual o papel que o sítio (localização e entorno) desempenhou na definição do partido?

LA. O edifício não se encontra propriamente na Avenida Norte-Sul, porém ainda em suas mediações, assim a localização mais econômica facilitou para a constituição do projeto. Outra facilidade de não estar na margem da Norte-Sul foi o problema enfrentado pelo córrego, que possui um lençol freático muito aflorado, o empreendimento estando uma cota acima possibilitou a instalação de subsolo, barateando o custo.

3. Q. Quando recebida a proposta de desenvolver o projeto, quais eram as expectativas e demandas do cliente em relação ao projeto e sua localização?

LA. O cliente esperava um edifício de alto padrão.

### **Edifício: Piazza**

1. Qual o partido do projeto?

LA. O partido segue o estilo contemporâneo, utilizando linhas retas e volumes bem definidos, trabalhando com a horizontalidade e verticalidade, tendo em mente um edifício corporativo.

2. Para a concepção do projeto do Edifício em questão, como o arquiteto analisou a localização e o entorno do projeto?

LA. O terreno possui proximidade com a área verde da Avenida Norte-Sul, o que permitia apenas ocupar 50% da área. O Bosque bem em frente ao projeto influenciou nas fachadas e nas plantas, assim a ideia era internalizar essa paisagem, portanto, foram utilizados caixilhos de vidro até o chão.

4. Na dimensão simbólica, o que o projeto em questão agrega para o significado da Avenida Norte-Sul?

LA. O edifício com sua arquitetura contemporânea de linhas retas e blocos definidos consolida-se como uma edificação de alto padrão, contribuindo para qualificar a Avenida, complementando a tendência que já ocorre na Avenida.

### **Edifício: Justiça do Trabalho**

1. Q. Qual o partido do projeto?

LA. O partido segue o estilo contemporâneo, com a intenção de seguir a tendência da Avenida.

2. Q. Quando recebida a proposta de desenvolver o projeto, quais eram as expectativas e demandas do cliente em relação ao projeto e sua localização?

LA. O edifício foi vendido ao final de sua construção para a Justiça do Trabalho.

3. Q. A mudança de utilização do projeto gerou alterações no partido e/ou no programa?

LA. Como a obra foi vendida 6 meses antes de sua finalização não foi possível fazer grandes alterações no projeto. Nota-se que hoje o edifício enfrenta alguns problemas que poderia ser resolvido no projeto, a exemplo o dia que recebe os advogados, como são

muitos, a entrada é tumultuada, gerando um problema de trânsito na avenida, pois a entrada de carro não comporta a demanda de acesso. Esse problema poderia ser facilmente resolvido na fase de projeto com uma entrada específica pela rua de trás do edifício.

## ENTREVISTA 2

**Arquiteto:** Roberto Leme

**Edifícios:**

- Dahruj Tower

Endereço: Av. José de Sousas Campos, 1321

- Trade Tower

Endereço: Av. José de Sousas Campos, 900

- Toulon Office Center

Endereço: Av. José de Sousas Campos, 900

**Transcrição da entrevista:**

Q = questão

RL =Roberto Leme

1. Q. Para o arquiteto Roberto Leme, qual é a sua visão em relação a Avenida Norte-Sul (José de Souza Campos) e o significado da Avenida para cidade de Campinas?

RL. Acredito que o desenvolvimento da Avenida Norte-Sul, como sua extensão de 42m de largura e as reformas dos equipamentos urbanos propiciaram para que seu espaço urbano construísse uma identidade própria para a cidade de Campinas, favorecendo a construção de uma arquitetura contemporânea mais relacionada com o espaço urbano e um interesse econômico no desenvolvimento dessa arquitetura.

2. Q. Como você entende a relação entre arquitetura e cidade contemporânea?

RL. A arquitetura passa a se relaciona com a cidade de modo inseparável, é necessário que exista uma articulação entre o edifício e a cidade, deste modo o pavimento térreo é o principal articulador dessa relação, sendo o elemento chave da arquitetura em relação à cidade Contemporânea, tornando fundamenta construir uma relação entre o público e o privado de modo gradual e coesivo, assim o pavimento térreo se torna o DNA da arquitetura contemporânea.

3. Q. Qual o partido dos projetos analisados por esta entrevista?

RL. De modo geral, o partido de todos os projetos que se encontram na Avenida Norte-Sul é justamente a relação do edifício com a avenida. A maior preocupação do projeto não está nos elementos da torre, mas na articulação entre os espaços público e privado, que acontece justamente no térreo.

4. Q. Quais as referências utilizadas pelo arquiteto na concepção dos projetos?

RL. Busco referências em exemplos de trabalhos onde existe essa relação espacial entre o público e o privado, que não está meramente em elementos arquitetônicos, mas na qualidade do uso do espaço, constituindo uma mistura entre a calçada e o edifício.

5. Q. Quando recebida a proposta de desenvolver os projetos, quais eram as expectativas e demandas do cliente em relação ao projeto e sua localização?

RL. No caso de todos os projetos, o cliente quando escolheu o sítio tinha interesse em resultados financeiros. Deste modo, o projeto tem que atender um apelo comercial, sendo portanto exigida uma linguagem arquitetônica contemporânea e o uso de materiais com tecnologia incorporada.

6. Q. Na concepção dos projetos em questão, qual o papel que o sítio (localização e entorno) desempenhou na definição do partido?

RL. O que proporcionou para que o partido se baseasse na questão da articulação público x privada do edifício com a cidade foi justamente a qualidade do espaço urbano que a Avenida apresenta, que está na largura do passeio e na topografia plana de várzea. Ambos os recursos procriaram que houvesse uma associação entre a calçada, espaço público, com o recuo do edifício, na maioria dos projetos executados, essa relação de calçada e recuo do edifício se encontra na mesma cota, assim resultando na formação de um *Boulevard*. O que proporciona a constituição de uma fachada ativa.

7. Q. Na dimensão simbólica, o que os projetos em questão agregam para o significado da Avenida Norte-Sul?

RL. A possibilidade de construir um espaço transitório entre o público e o privado possibilita uma incrementação à vida urbana já existente na avenida, reforçando o uso urbano e o uso de pedestres.

8. Q. De que forma os projetos dialogam com a questão da sustentabilidade?

RL. A suscetibilidade está relacionada com o uso de tecnologia, presentes em cada momento da construção de cada edifício onde se utilizam os recursos disponíveis com a intensão de assegurar um melhor conforto térmico como menor consumo de energia.

9. Q. O uso da tecnologia faz parte do partido arquitetônico dos edifícios?

RL. A tecnologia faz parte do partido, principalmente devido às exigências dos clientes, porém não é o tema prioritário, está atrelado à sustentabilidade, a técnicas e materiais construtivos.

Edifício: Trade Tower

Endereço: Av. José de Sosas Campos, 900

1. Q. Informações extras sobre o edifício Trade Tower?

RL. O edifício Trade Tower foi o primeiro projeto executado na Avenida Norte-Sul, ele foi o resultado de um concurso, assim abrindo caminho para os outros projetos. A partir do que surgiu na visão do conceito de articulação entre o edifício e a calçada, propiciando uma relação mais próxima entre a arquitetura e a cidade, o edifício e a Avenida, constituindo um espaço urbano vivo.

2. Q. Quais elementos do projeto estão relacionados com a Avenida Norte-Sul?

RL. Certamente, o elemento principal do edifício é a sua relação com a avenida que acontece no térreo. O recuo que se encontra no mesmo nível da calçada, onde seu espaço e paisagismo propicia uma transição entre a área pública da calçada e a área privada do térreo do edifício, que é fortalecida por elementos comerciais também localizados no térreo e o estacionamento elevado.

## ENTREVISTA 3

Escritório SHM Arquitetura

**Arquiteta:** Roberta Homem de Mello

**Edifício:** Helbor Offices

Endereço: Av. José de Souza Campos, 1073

**Transcrição da entrevista:**

Q = questão

RHM = Arquiteta Roberta Homem de Mello

1. Q. Qual o partido do projeto?

RHM. O partido está relacionado à exigência do cliente de escritórios menores de 30 a 40 m<sup>2</sup> para profissionais liberais. O projeto surgiu baseado na formalidade relacionada à funcionalidade, partindo da construção das vagas, na utilização máxima do espaço de estacionamento, devido à dificuldade com a construção do subsolo, que não é permitido, pois o lençol freático é muito superficial na localização. Assim, o partido da torre resultou em um desenho ortogonal, discreto e atemporal.

2. Q. Para a concepção do projeto do Edifício em questão, como o arquiteto analisou a localização e o entorno do projeto?

RHM. Foi observada a proximidade de infraestrutura consolidada, o atendimento das demandas necessárias para o ponto gerador de tráfego e a atenção ao afloramento do lençol freático, deslocando o subsolo.

3. Q. Para a Arquiteta Roberta Homem de Mello, qual é a sua visão em relação à Avenida Norte-Sul (José de Souza Campos) e o significado da Avenida para a cidade de Campinas?

RHM. Vejo a Avenida como um eixo importante de tráfego da cidade, principalmente na travessia da cidade. A Avenida também tem o papel de limitador entre a região comercial da cidade e a região residencial, tendo um papel comercial e recentemente vem crescendo como área recreativa devido à ciclovia, o que torna a região uma área mais viva, porém o trecho com o parque deixa a desejar por ser uma áreas menos utilizadas pelos pedestres.

4. Q. Quando recebida a proposta de desenvolver o projeto, quais eram as expectativas e demandas do cliente em relação ao projeto e sua localização?

RHM. O cliente checkou o mercado e viu a necessidade de um edifício que não fosse de lajes amplas, notou que o mercado imobiliário possuía espaço para escritórios menores

para atender profissionais liberais. A localização está relacionada à centralidade desejada pelo cliente, visto o perfil do usuário do edifício.

5. Q. Quais elementos do projeto estão relacionados com a Avenida Norte-Sul?

RHM. O ponto gerador de tráfego e o afloramento do lençol freático foram elementos importantes para a condução do projeto.

6. Q. Na dimensão simbólica, o que o projeto em questão agrega para o significado da Avenida Norte-Sul?

RHM. O desenho moderno do edifício, discreto, arrojado e atemporal se relaciona como essa visão da nova Avenida Norte-Sul após a sua remodelação sofrida nos últimos anos.

7. Q. Como a Arquiteta observa a arquitetura contemporânea brasileira e como o edifício em questão faz parte da arquitetura contemporânea?

RHM. Observo que existe um uso maior de elementos naturais na composição arquitetônica brasileira contemporânea, em uma referência com a história de arquitetura brasileira dos anos 60 e 70. Porém, existe uma dificuldade de introduzir esse conceitos regionalistas em grandes edifícios devido às exigências dos grandes clientes. Contudo, observa-se uma mudança neste sentido, possibilitando uma liberdade criativa ao arquiteto, principalmente em Campinas, pois São Paulo se encontra um pouco adiantado nesta questão. Em Campinas existe um cuidado estético mais discreto.

8. Q. O uso da tecnologia faz parte do partido arquitetônico do edifício?

RHM. Não houve o uso de grande tecnologia de ponta, mas se utilizou esquadilha de alumínio por mais praticidade e leveza, e vidros especiais na fachada oeste para diminuir a intensidade da radiação solar.

9. Q. De que forma o projeto dialoga com a questão da sustentabilidade?

RHM. Através da observação do conforto térmico, abrindo mais a fachada leste, o uso de vidros especiais na fachada oeste, colocação dos condensadores de ar condicionado a sul, para eficiência energética das máquinas.

10. Q. Quais as referências utilizadas pelo arquiteto na concepção deste projeto?

RHM. Arquitetura Moderna.

11. Q. Como você entende a relação entre arquitetura e cidade contemporânea?

RHM. Existe uma relação muito próxima com a legislação, em que a lei passa a ditar as regras para formação urbana e sua relação com a arquitetura. A exemplo da nova lei de

zoneamento de Campinas, que observa uma maior permeabilidade da fachada em relação à paisagem pública e melhor interação entre a limitação dos edifícios da área privada e área pública criando espaços de transição, possibilitando mais vida nos espaços públicos.

## **ANEXO 2**

Mapas ampliados apresentados na tese. (As folhas a seguir apresentam numeração de página erradas devido à pandemia).