

O ESTUDO DOS USOS E DA APROPRIAÇÃO DO SOLO COMO BASE PARA A DEFINIÇÃO
DO DESTINO DAS ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA | Maria Cristina Schicchi

Professora doutora
FAU – CEATEC PUC-Campinas
schicchi@terra.com.br

O ESTUDO DOS USOS E DA APROPRIAÇÃO DO SOLO COMO BASE PARA A DEFINIÇÃO DO DESTINO DAS ÁREAS DE REQUALIFICAÇÃO URBANA

O CASO DO CENTRO DE CAMPINAS¹

Nos últimos dez anos, houve um crescente envolvimento das municipalidades brasileiras com a questão da reabilitação e requalificação das áreas centrais de cidades, pautadas pelas discussões de planos diretores, planos estratégicos e planos de preservação e recuperação do patrimônio, estes últimos promovidos principalmente pelas candidaturas ao Programa Monumenta (1995) financiado pelo Banco Interamericano de Desenvolvimento (BID) e apoiados pela Unesco. Hoje, 26 cidades participam do programa em todo o Brasil, que se insere de forma diferenciada, dependendo das características dos conjuntos a serem reabilitados e das necessidades das comunidades envolvidas, mas, em geral, com exigências de contrapartidas e investimentos necessários pelas partes envolvidas bastante semelhantes.

Os planos diretores, quando não são denominados de “estratégicos”, emprestam muitos termos e conceitos introduzidos pelos métodos de elaboração desses, tais como a detecção de “potencialidades e fragilidades” e a administração de “consensos e conflitos”. Os antigos (e hoje já clássicos) “diagnósticos” e “prognósticos” que precediam a elaboração das propostas foram substituídos pela definição *a priori* de “modelos urbanos” (Prefeitura da cidade de Pelotas, 2002), a partir de “idéias-força”, consensuadas em “Congressos da Cidade”, que, em geral, tentam incorporar a participação da população por meio de representações das instituições e das entidades privadas. O efeito positivo sobre o processo de planejamento operado por essas mudanças foi, sem dúvida, a possi-

bilidade de distinção entre o plano mais geral que define diretrizes de desenvolvimento e planos mais específicos que podem estar contidos nos planos gerais, tais como “Planos reguladores” (Prefeitura de Porto Alegre, 1999) ou “Planos regionais estratégicos” (Prefeitura da cidade de São Paulo, 2002), de forma a permitir um acompanhamento permanente das mudanças no território e de novas demandas sociais da população pelos organismos de planejamento.

Essas constatações, colocadas assim, de forma geral, não pretendem definir tudo o que está ocorrendo em matéria de planejamento e discussão de planos e projetos pelos órgãos e pelas equipes de planejamento das cidades brasileiras. O intuito é demarcar uma mudança de conduta e de parâmetros adotados na definição dos instrumentos de regulação e planejamento das cidades, cujos centros – e a preservação de seu legado de valor histórico – parecem inexoravelmente destinados a atender à dualidade “global e local” (Schicchi, 2003), enunciada a partir das duas últimas décadas do século passado.

De todos os recortes territoriais, os centros urbanos têm tido um papel relevante nas políticas de desenvolvimento urbano. Abandonados nas décadas de 1960/1970, mais particularmente os históricos, os setores mais antigos desses centros têm funcionado como elementos “âncora” de processos de planejamento na obtenção de financiamentos internacionais, como já apontamos, e diante de novas demandas de recuperação e reabilitação de áreas consolidadas das cidades em contraposição à substituição e renovação dessas e à ampliação da urbanização de áreas periféricas.

Este texto introduz a discussão sobre a importância do conhecimento dos usos e das formas de apropriação dos espaços para a definição e o destino de áreas de reabilitação urbana. Entende a existência de vazios urbanos, espaços subutilizados e edifícios desocupados nos centros como indicadores do estado atual e do potencial de mudança e/ou permanência de usos e possíveis transformações das áreas. Dessa forma, contrapõe-se à idéia de se estabelecer *a priori* um “Modelo urbano” e defende o papel da pesquisa científica na definição de parâmetros e como balizamento para a gestão de consensos e conflitos sobre áreas da cidade.

Para efeito de comparação, foram escolhidas duas áreas com pátios ferroviários e estações desativadas em Campinas, a Estação Central e a Estação Guanabara, respectivamente pertencentes à Companhia Paulista e Mogiana, incluindo suas áreas envoltórias.²

As propostas de revitalização do centro histórico de Campinas, anunciadas nos primeiros anos deste século, têm apresentado como programas a implantação de equipamentos de grande porte, a restauração de edifícios históricos e outras intervenções típicas, procedimentos semelhantes aos adotados nas grandes cidades brasileiras, como São Paulo, Rio de Janeiro e Salvador.

No caso do pátio central da Companhia Paulista, foi retomado um projeto que prevê intervenção de grande porte no sistema de circulação e a promoção de empreendimentos imobiliários e empresariais privados.

A proposta de usos para esse grande vazio urbano central formado por estação e galpões de valor arquitetônico e histórico foi feita *a priori*, tendo em conta seu possível papel na circulação e na renovação de áreas para a cidade como um todo, mas sem o conhecimento das atividades e das populações que habitam o entorno, promovendo um grau de nobreza ao eleger os de caráter excepcional como os equipamentos de cultura e lazer (Museu da Cidade, Estação Cultura) em detrimento dos possíveis usos cotidianos, como o comércio instituído e o de rua, o da praça local e o de habitação. Essa linha de abordagem resultou na aprovação e no desenvolvimento do projeto de um novo Terminal Intermodal no ano passado, que deverá ser concluído em 2008, onde, entre os objetivos anunciados, estão “impulsionar a revitalização da região e a restauração do prédio da Estação Cultura”.³

Os resultados da presente pesquisa permitiram uma visão diferente da questão que decorreu de investigações realizadas diretamente na realidade do espaço central de Campinas, com base no levantamento da área das estações, e pretendem demonstrar a importância de se definir o destino de uma área passível de ser reabilitada a partir da dinâmica urbana e dos usos potenciais que ela aponta.

Entende-se que soluções interligadas entre os vários agentes que atuam no espaço urbano (moradores, transeuntes, poder público, iniciativa privada) só serão possíveis se houver a compreensão das reais potencialidades e dos limites do ambiente físico e cultural existente, bem como a participação direta dos envolvidos.

Investigar os espaços que sofrem desgastes, áreas obsoletas, áreas de concentração de construções desocupadas possibilitou diferenciar processos de alteração e deterioração distintos em suas causas, mas com efeitos semelhantes sobre os espaços e as construções existentes. Nesse caso, os pátios conformaram, ao longo do tempo, áreas “inacabadas” da cidade ou, em outras palavras, “espaços “liminares” (Arantes, 2000).⁴

Foram realizados os levantamentos de uso do solo, atividades, estado atual de ocupação dos edifícios do entorno dos pátios e o mapeamento dos vazios urbanos, relacionando-os com edifícios referenciais estruturadores, cujas atividades são geradoras de intensa circulação.⁵ A leitura desses mapas é imediata, portanto. É possível observar que para cada conjunto de áreas com grande quantidade de demolições e estacionamentos em terrenos vagos está associado um ou mais edifícios geradores de movimento.

A definição dos perímetros das áreas a serem estudadas, no caso do Pátio da Estação Central, que apresenta uma diversidade muito grande de atividades dentro do mesmo uso, deu-se a partir da definição de sua proximidade a grandes equipamentos, às vias estruturais ou por delimitação de áreas com características individualizáveis. No caso da área em torno do Pátio da Estação Guanabara, como é uma área que apresenta menor diversidade de usos e setores de grande homogeneidade, o critério de divisão de quadrantes procurou acentuar as características de cada setor, que são visíveis numa primeira leitura, e que se diferenciam a partir de seu distanciamento em relação às avenidas principais de circulação do bairro (nível mais regional de circulação), pois quanto mais as

quadras interiores estão limítrofes ao pátio, maior é o seu aspecto de irregularidade e informalidade em razão da precariedade do tratamento urbanístico.

A análise foi feita a partir da leitura dos usos predominantes por quadrante e da detecção dos fatores de gênese e consolidação ou não das atividades levantadas, com base na leitura dos fluxos de circulação, acessos, da localização de equipamentos e do estado de conservação e padrão das edificações.

ANÁLISE DO USO DO SOLO

ENTORNO DA ESTAÇÃO CENTRAL

Nas proximidades da Estação Rodoviária (ainda ativa), encontramos um alto índice de terrenos desocupados (33,33%), com uso predominante de comércio local ligado a essa, ou seja, bares, restaurantes, lanchonetes e alguns especializados que atuam por proximidade (caso das casas de artigos ópticos encontradas). Mesclados com esses encontramos o uso residencial (41,32%) e a presença de inúmeros hotéis e pensões. Grande parte dos serviços especializados são ligados ao transporte (19%), tais como despachantes, depósitos, e



Foto 1 – Barreiras junto à área do pátio da Estação Central. Cercamento dos lotes, túneis inacabados e áreas demolidas que servem de estacionamento (abaixo, à direita) sem definição de calçadas (Foto da autora, 2004).

os de comércio são voltados às habitações (12,4%), embora muitos edifícios residenciais encontrem-se desocupados.

O fato mais marcante dessa área que se pode constatar (Foto 1) são as barreiras representadas pela presença dos trilhos e galpões desativados, fechados por alambrados, praticamente no meio-fio da rua ou ainda por proteções das vias (*guard-rails*) e de terrenos demolidos para construção de novos túneis sob a linha, que não foram realizados, com ausência de solução de calçadas ou passagens para pedestres.

ÁREA FERROVIÁRIA/ RUA 13 DE MAIO

Apresenta predominância do uso comercial, bastante diversificado (46,23%): roupas, calçados, artigos de papelaria, lanchonetes, restaurantes; grande número de imóveis desocupados (14%) nos andares superiores e muitos edifícios de serviços de caráter local (12%), tais como cabeleireiros, copiadoras, consultórios dentários e escritórios de advocacia. É um setor da área comercial do centro que, embora ligado à Rua 13 de Maio, possui edifícios em mau estado de conservação, em geral, com alta rotatividade de usos, denotando sua desvalorização. A associação de fatores como a desvalorização e a utilização de painéis de vedação sobre as fachadas permitiu que os edifícios ainda mantivessem suas características originais.

O maior índice é de edificações desocupadas (28,22%)⁶ e do comércio e serviços locais (25%), de consumo de camadas com menor poder aquisitivo (depósitos alimentícios, lojas de preço fixo, açougues, sacolões). Destaca-se a presença de comércio especializado, especialmente de autopeças, máquinas e equipamentos, que possuem uma outra lógica de localização em relação a essa área como um todo, pela acessibilidade pelas avenidas Senador Saraiva e Dr. Moraes Sales, e que não estabelecem nenhuma relação com o uso predominante de comércio geral, já que este último está localizado em razão da circulação entre terminais e a área central, passando pelo comércio ambulante que reforça sua localização.

Outra característica é a de ser uma área de grande densidade de comércio varejista (22,5%) e de localização de ambulantes. Não há a presença de habitação unifamiliar, apenas a multifamiliar. Há, sim, um grande número de edifícios habitacionais desocupados (22,8%) que, somado às áreas propriamente desocupadas, alcança o índice de 40%. Essa condição se deve principalmente à desvalorização da área e à presença de atividades como prostituição, bares com bilhares e algumas poucas pensões.

Como o leito ferroviário provoca uma cisão no tecido urbano, do outro lado da linha (Vila Industrial e arredores), o uso predominante é o habitacional (61,3%). O parcelamento das quadras é bastante irregular em razão da declividade acentuada da topografia. Possui áreas loteadas e ainda não construídas e muitos lotes com construções em andamento. O grande número de edificações em bom estado desocupadas indica

que se trata de área típica de renovação, ainda que em lento processo. Os lotes são pequenos e não há a localização de atividades indutoras de valorização.

Em resumo, as áreas levantadas demonstram a predominância do comércio local e geral, com algumas áreas de comércio voltadas para o lazer e o consumo noturno. De forma geral, o comércio é voltado para a circulação diurna e como decorrência da localização de serviços. As áreas onde esse comércio também está voltado para a habitação já se caracterizam por serem áreas-limite de zonas de homogeneidade característica de bairros residenciais, como o Cambuí.

As áreas analisadas no entorno da Estação Central em direção ao centro caracterizam-se por usos transitórios, comércio especializado (passível de localização em outras áreas) e uso residencial bastante residual. Os edifícios têm um ou dois pavimentos, onde apenas o térreo é intensamente utilizado para a atividade comercial e os andares superiores se encontram vazios ou subutilizados (uso para depósito de estoques ou áreas de manutenção). Nesse caso, encontra-se grande parte dos edifícios de gabarito baixo (70%), que ocupam lotes com pequenas testadas e apresentam má conservação, o que denota desvalorização. A possibilidade de renovação, como já apontamos, é latente, e com ela a mudança de caráter do comércio.

ENTORNO DA ESTAÇÃO GUANABARA

As atividades que ocorrem nesse setor têm continuidade em toda a extensão da área, com variações ligadas ao caráter do comércio, que tende a ficar mais local e diversificado nas proximidades da Avenida Brasil. Ele se apresenta bastante distribuído em toda a sua extensão. A atividade predominante é a de serviços especializados de saúde e comércio ligado a esses. Esse aspecto é predominante nas quadras que fazem divisas tanto de um lado quanto de outro da Avenida Barão de Itapura. Houve, e ainda está em processo de alteração, construções anteriormente voltadas para a habitação que abrigam atividades de serviços. O padrão dos edifícios e das reformas realizadas é médio e a circulação maior é de âmbito geral da cidade, com poucas atividades de caráter local que, quando existentes, também se caracterizam como complementares às atividades especializadas (academias e restaurantes voltados, principalmente, aos funcionários das empresas de saúde).

A presença do Instituto Agrônomo de Campinas dá continuidade à barreira causada pelo pátio da Estação Guanabara e a reafirma. Para a via principal do bairro residencial de classe média, que se situa atrás do pátio, Rua Camargo Paes, estão voltados os lotes das quadras que fazem fundos com a rua posterior, João Lourenço Rodrigues, cujos lotes também fazem fundos com a Rua Felipe dos Santos, que, por sua vez, tem fundos para a área linear do pátio, em quase toda a sua extensão. A implantação é linear, sem arruamento transversal, e os usos predominantes são residencial (59,32%), comércio local voltado para esses



Foto 2 – Áreas limdeiras ao pátio da Estação Guanabara. Ocupação irregular e construções precárias (Foto da autora, 2004).

e também os serviços especializados voltados para a saúde. Há 10% de imóveis desocupados, o que é significativo para uma área homogênea, com pouca dinâmica urbana (Foto 2).

ANÁLISE DOS VAZIOS URBANOS

A contagem de vazios urbanos sobre o mapa revelou a ocorrência de 171 terrenos ocupados com estacionamentos e 32 lotes totalmente desocupados (sem uso), o que nos permite concluir que as demolições são rapidamente seguidas pela implantação de estacionamentos. Esses atendem a duas demandas: a da escassez geral de áreas para esse fim no centro, incluindo rotativos, e das áreas em torno de equipamentos que atuam como pólos geradores de tráfego. Entretanto, não há edificações próprias para esse uso. Há pelo menos um estacionamento por quadra na área central, mas algumas chegam a ter até quatro estacionamentos por quadra (máximo encontrado), como nas quadras próximas ao Viaduto Cury e ao Prédio do Fórum.

As áreas com menor ocorrência de estacionamentos são as quadras centrais verticalizadas (Foto 3) voltadas para o calçadão da Rua 13 de Maio cujo uso predominante é o comercial (100%). Um dos motivos é que os imóveis com maior área construída contam com garagens e estacionamentos nos subsolos.



Foto 3 – Vista da área central de Campinas com a catedral ao centro e a Rua 13 de Maio à direita. Ao final da perspectiva da rua, pode-se visualizar a torre da Estação Central (Foto dos alunos de Urbanismo II da PUC-Campinas: Bruno de Bene, Gabriela Ramos, Gisele Santa Rosa e Pâmela Gallo, 2006).

A análise de vazios teve um caráter totalmente diverso no caso das imediações do Pátio Guanabara, pois os usos predominantes, residencial e de serviços especializados, por serem homogêneos em toda a área e por não haver fluxos de passagem como no caso da área central, contam com as próprias vias para o estacionamento, ou os edifícios reabilitados e construídos para abrigar os novos usos já prevêem áreas de estacionamento, como é o caso das clínicas e dos bancos presentes na área.

Os bairros ao redor do centro, bairros de urbanização consolidada onde, segundo o Plano Diretor, se constata um avanço das atividades terciárias, possuem muitos lotes vagos e são voltados para a classe de alta renda. Isso porque, segundo o plano (Prefeitura Municipal de Campinas, 1995, p.21), a legislação concentra as possibilidades de ocorrência de usos diversos de médio e grande portes principalmente ao longo dos corredores de circulação. Em suas diretrizes, o plano prescreve a expansão das atividades centrais para esses bairros, mas não aponta instrumentos apropriados para isso.

A área central ainda concentra a maior taxa de empregos e o maior índice de verticalização (82%, segundo o censo de 1991).⁷ Proporcionalmente, o uso residencial no centro representa 16,2%, enquanto nos bairros ao seu redor esse índice é de 52,2% (o mais alto encontrado). Não apresenta atividades industriais.

CONCLUSÕES

Sem dúvida, essa condição de área de concentração de atividades terciárias é um elemento importante a ser revisto na requalificação do centro de Campinas, se tomados esses dois vazios urbanos como elementos-chave no processo. Além desse aspecto, a detecção de que a mobilidade dos usos está ligada a atividades “geradoras de movimento”, que podem ser desde grandes equipamentos até uma concentração de usos especializados e que não estão propriamente disseminadas por toda a área de forma homogênea, leva-nos à conclusão de que estes são os dois fatores que deveremos interferir diretamente em termos de uma reestruturação. As duas áreas levantadas foram bastante ilustrativas desse processo.

A grande parte dessas áreas de vazios ocupadas com estacionamentos ficam, por sua vez, realmente “vazias” no período noturno, pois as atividades centrais cessam, e com elas a atividade dos estacionamentos na área central, o que confirma a baixa ocupação residencial.

Nesse sentido, poderíamos refletir sobre o significado desses vazios como potenciais incorporadores de novas demandas de uso, estimuladas por uma futura reestruturação, como o habitacional, no “coração” do centro comercial, onde haveria grande dificuldade de se realizar esse incremento sem a demolição de grandes áreas e o remembramento de lotes.

No caso das áreas do entorno da Estação Central, foram constatados uma ausência de diretriz urbanística e um excesso de intervenções pontuais que impedem a utiliza-



Foto 4 – Vista da ocupação dos lotes com alturas irregulares na área central, próximo à prefeitura (Foto da autora, 2006).

ção e a otimização da infra-estrutura instalada (Foto 4). Há a presença de edifícios institucionais (colégios, hospitais, rodoviária) que atuam de forma distinta como geradores de movimento, o que faz que na distância de duas quadras se constate uma mudança total de caráter, de estado de conservação e de padrão das construções.

Essas são questões urbanísticas que não serão resolvidas apenas com a indução por legislação.

O caso das quadras interiores que fazem divisa com o pátio da Estação Guanabara é típico. Esse é um espaço liminar, sem dúvida, pois, embora estrategicamente localizado em área central, ainda não foi incorporado fisicamente e nem mesmo percebido como tal para boa parcela da população, permanecendo num estágio de transição entre o rural e o urbano típico de áreas periféricas de recente formação. A reversão dessa ocupação de fundos do pátio depende de uma definição de limites urbanos e de inserção mínima de padrões de urbanização.

Os pátios, portanto, constituem-se hoje em barreiras de caráter diverso, com diferente potencial de reconversão. O da Estação Central poderia se estruturar a partir de um projeto que reative suas funções originais e permita realizar as devidas transposições entre os dois lados da ferrovia. As transformações que estão ocorrendo na área da Vila Industrial, com mudança de padrão das construções residenciais, permitem levantar a hipótese de que esse interesse do mercado imobiliário, se incentivado para a construção de edifí-

cios de uso misto (habitação, comércio e serviços), em si já seria um elemento indutor de disseminação das qualidades próprias de uma área central e de descentralização do terciário, ainda que não necessariamente sobre a área do pátio.

Já no caso do pátio da Guanabara, a incorporação de sua área, num contexto de especialização de funções que se mostram por si mesmas requalificadoras, não precisaria se dar a partir da solução de transposições físicas. A definição do destino dessa área, se reativada para o transporte ou se definitivamente desativada como estação para dar lugar a um espaço público, deveria priorizar o estabelecimento de limites claros entre usos públicos e privados, induzindo a inversão das entradas das construções e o reloteamento das áreas lindeiras ao longo do pátio. Entretanto, mesmo que esse espaço tenha um uso requalificador, com atividades restritas ao período diurno, ainda se constituiria numa barreira física, como se constata com a presença do Instituto Agrônomo. Nesse caso, a nosso ver, sua recomposição reforçaria o desígnio desse setor como área aberta, sem grande prejuízo para a cidade e a circulação.

Constatamos, no entanto, que os edifícios de valor histórico, ainda que possam se constituir em elementos referenciais simbólicos para a cidade, não são elementos estruturadores de atividades (com exceção da catedral). Isso se deve ao fato de terem permanecido por muito tempo com usos efêmeros e, desocupados e malconservados, ainda contribuírem para a desvalorização de suas áreas envoltórias, a ponto de podermos constatar em seus entornos muitas demolições e o surgimento de estacionamentos, exatamente porque não geram atividades indiretas. Por isso, numa futura reabilitação urbana, é preciso deslocar o foco principal dos edifícios patrimoniais em si mesmos para suas ressonâncias sobre o espaço central, que nem sempre são positivas.

Nesse sentido, é possível concluir que, se não houver uma política quanto à restrição da circulação de automóveis no centro, para cada edifício reabilitado e, portanto, transformado em gerador de movimento, haverá igual número de demolições para implantação de estacionamentos.

Por fim, isso implica que as ações não se restrinjam a intervenções pontuais de recuperação de edifícios ou setores restritos de ruas e se dê a partir de uma reabilitação articulada com ações estruturais, pois no conjunto e ao longo do tempo a recuperação de edifícios históricos pode acarretar, indiretamente, mais demolição do que regeneração.

NOTAS

1. Este texto foi realizado a partir do Relatório Final de Pesquisa “Reabilitação de edifícios e conjuntos urbanos. A importância da definição do destino das áreas como fator de garantia de qualidade dos espaços. O caso das áreas ao longo dos antigos leitos ferroviários em Campinas”, iniciado em 2003 e concluído em março de 2004, com bolsa/pesquisa outorgada pela PUC-Campinas. Uma versão resumida dessas questões foi apresentada no X Seminário de Arquitetura Latino-americana (X SAL) em 2003, realizado em Montevideu, no início da pesquisa, ainda não publicada. Uma versão mais completa do trabalho foi apresentada no Encontro “Ciudad, Imagen y Memoria”, em espanhol, realizado em 2005 em Santiago de Cuba, publicada apenas em formato digital, com circulação restrita.
2. Foram levantados, no total, para as duas áreas, 1.168 lotes. Posteriormente, esses mesmos pressupostos foram aplicados em pesquisas com objetivos mais específicos, tais como estudos de viabilidade de incremento habitacional nas áreas centrais de Campinas e Santos em trabalhos de iniciação científica, já concluídos, e como parâmetro para a discussão mais ampla sobre a reabilitação dos edifícios e conjuntos urbanos históricos dessas duas cidades, em andamento.
3. Segundo a Transurc (representante das empresas concessionárias), o Terminal Intermodal, que será composto de terminal urbano, interurbano e interstadual, deverá ser entregue em 2008. Será construído em área doada pela Fepasa, atrás da Estação Cultura, no centro. O projeto também prevê a construção de uma área de 4 mil metros quadrados destinada a comércio. Estima-se que cerca de cem mil pessoas circularão diariamente pelo Terminal (cf. “Terminal Intermodal é lançado”, disponível em: <www.transurc.com.br/site/informacoes/noticias.asp?id=248&ano=2006>, Notícias, 4.8.2006).
4. Esse conceito será retomado na Conclusão.
5. O perímetro aqui considerado como centro e a descrição dos elementos estruturadores ou geradores de movimentos serão discutidos mais adiante.
6. Incluem-se nessa categoria os edifícios desocupados, os terrenos vazios e os ocupados por estacionamentos ao ar livre ou apenas com uma cobertura, sem construções próprias para esse uso.
7. Citado no Plano Diretor de Campinas.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ARANTES, A. A guerra dos lugares. Sobre fronteiras simbólicas e liminaridades no espaço urbano. *Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional*, São Paulo, n.23, 2000.
- BADARÓ, R. *Campinas, o despontar da modernidade*. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.
- ESTATUTO DA CIDADE. *Guia para implementação pelos municípios e cidadãos*. Brasília: Instituto Polis, 2001.
- HARVARD DESIGN MAGAZINE. *Durability and Ephemerality*. Cambridge: Harvard University Graduate School, 1997.
- HUET, B. L'architecture contre la ville. *AMC Revue D'Architecture*, Paris, n.14, dezembro 1986.
- LAPA, J. R. do A. *A cidade, os cantos e os antros*. Campinas, 1850-1900. São Paulo: Edusp, 1995.
- PREFEITURA DA CIDADE DE SÃO PAULO. *Plano Diretor Estratégico do Município de São Paulo*. São Paulo: Secretaria Municipal de Planejamento, 2002.
- PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS. *Plano Diretor de Campinas*. Campinas, 1995.
- _____. *Plano de Requalificação Urbana da Área Central de Campinas*. Secretaria de Planejamento, Desenvolvimento Urbano e Meio Ambiente – Deplan. Campinas, 2002. Versão preliminar.
- REVISTA OCULUM ENSAIOS. Campinas: História do Urbanismo. Campinas: PUC-Campinas, jan. 2002.
- SANTOS, A. da C. *Campinas, das origens ao futuro*. Compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732-1992). Campinas: Editora da Unicamp, 2002.
- SCHICCHI, M. C. Local ou global: o centro como princípio. In: SCHICCHI, M. C.; BENFATTI, D. M. (Org.) *Urbanismo: Dossiê São Paulo-Rio de Janeiro*. Campinas: PUC-Campinas, UFRJ, 2003. p.297.
- WEBGRAFIA**
- PREFEITURA DA CIDADE DE PELOTAS. *III Plano Diretor Pelotas*. 2002. Pelotas: Disponível em: <www.pelotas.rs.gov.br/politica_urbana_ambiental/planejamento_urbano/III_plano_diretor/plano_diretor/_modelo_urbano_apresetacao.htm>.
- PREFEITURA DE PORTO ALEGRE. *Plano Diretor de Desenvolvimento Urbano Ambiental*, 1999. Porto Alegre. Disponível em: <www.portoalegre.rs.gov.br/>.
- PROGRAMA MONUMENTA. Disponível em: <www.monumenta.gov.br/>.

RESUMO

O texto introduz a discussão sobre a importância do conhecimento dos usos e das formas de apropriação dos espaços para a definição e o destino de áreas de reabilitação urbana. Defende a elaboração de pesquisas e dados pormenorizados sobre os centros, contextualizados por seus processos de transformação e dinâmicas urbanas como principais parâmetros para o estabelecimento de diretrizes de preservação, desenvolvimento urbano e requalificação dos espaços. Nesse sentido, os vazios urbanos, os espaços subutilizados e os edifícios desocupados são tomados como principais indicadores do estado atual e do potencial de mudança e/ou permanência de usos e possíveis transformações das áreas. Foram escolhidas para estudo duas áreas com pátios ferroviários e estações desativadas em Campinas, a Estação Central e a Estação Guanabara, incluindo as áreas envoltórias e suas relações com o centro histórico da cidade. O texto evidencia que, embora se trate de estações na mesma área central, essas possuem distinto potencial de reconversão e recomposição do tecido urbano e da paisagem central.

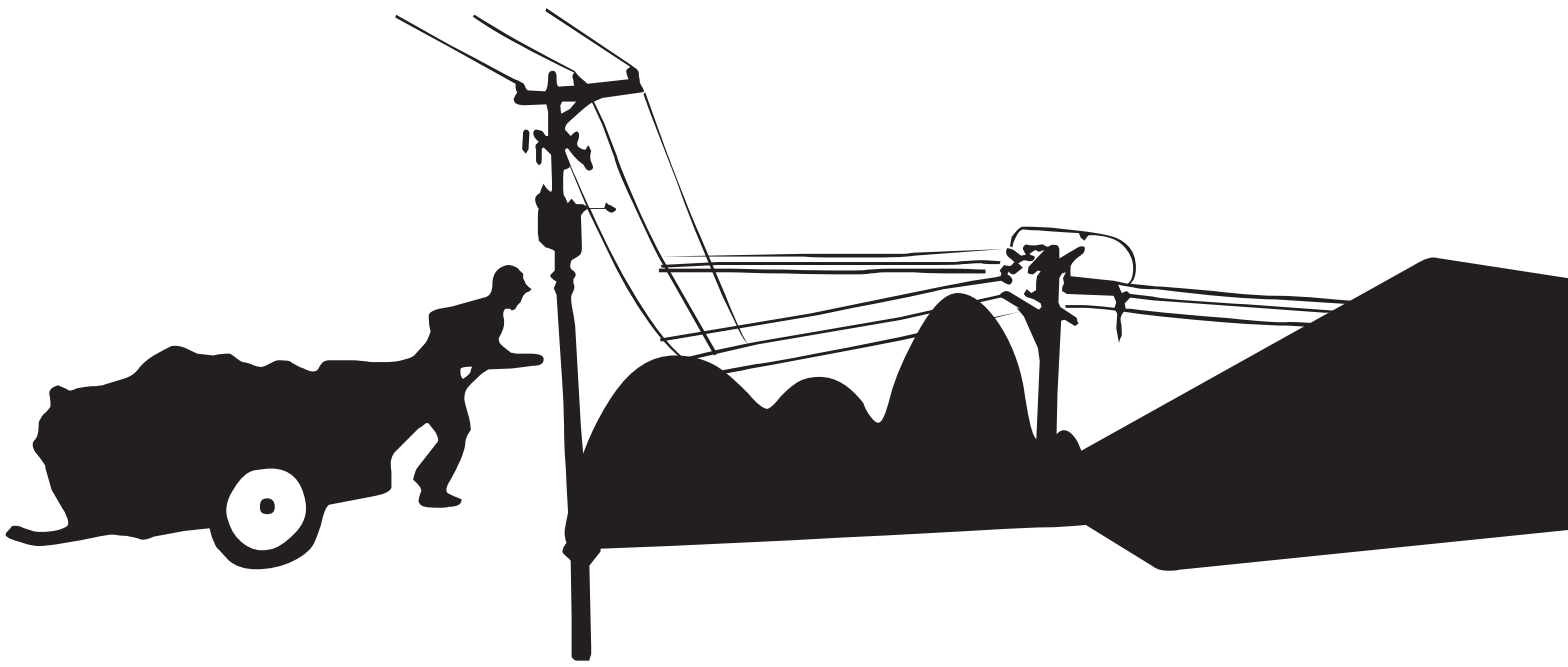
PALAVRAS-CHAVE: requalificação, uso do solo, Campinas, leitos ferroviários.

STUDY OF LAND USES AND APPROPRIATION AS A BASIS FOR THE DEFINITION OF THE DESTINY OF URBAN REQUALIFICATION AREAS – THE CASE OF THE CENTER OF CAMPINAS

ABSTRACT

The text introduces the discussion about the importance of the knowledge of uses and ways of appropriation of the spaces for the definition and destiny of urban rehabilitation areas. It defends the elaboration of researches and detailed data about the centers, put in the context by its transformation processes and urban dynamics as the main parameters for the definition of preservation standards for urban development and spaces requalification. In this sense, the urban voids, subused spaces and unoccupied buildings are taken as the main signal of the current status and of the potential for uses change and/or permanence and possible transformations of the areas. Two areas with deactivated railway patios and stations in Campinas were chosen: the Central Station and Guanabara Station, including the surrounding areas and its relationships with the historic center of the city. The text evidences the fact that, in spite of being in the same central area, they have different potential for the recovery and reconstruction of the urban fabric and downtown landscape.

KEYWORDS: requalification, land use, Campinas, railways.





mutação