

LUGARES DE PASSAGEM: AS ESTAÇÕES EM CAMPINAS

Francisco Giliarde Rodrigues da Silva

Faculdade de Arquitetura e Urbanismo
CEATEC

francisco.grs@puc-campinas.edu.br

Prof. Dr. Manoel Lemes da Silva Neto

Grupo de pesquisa: Requalificação Urbana
CEATEC

manoel.lemes@puc-campinas.edu.br

Resumo: *O presente trabalho discute uma abordagem teórica, técnica e social a respeito dos lugares de passagens em Campinas, designados aqui por estações. Para tanto, procurou-se caracterizar o objeto de estudo tanto quantitativamente como qualitativamente. No arcabouço conceitual, tratou-se as estações como elementos fixo geradores de fluxo, logo, dinâmicas e que permitem o movimento social, não querendo dizer que só transportam pessoas, mas também mercadorias e informações. Foram também retomados os diferentes diagnósticos dos autores referentes à esfera pública na sociedade contemporânea, afim de compreender sua influência na configuração das redes, no caso das estações, as redes de transportes. Como também na definição de uma espécie particular de esfera pública, sendo esta, comum e fugaz.*

No arcabouço técnico, procurou-se definir e caracterizar as estações em Campinas, dentre elas as estações rodoviárias, ferroviárias, mas destacando o aeroporto como uma particularidade dentre todas as estações, merecendo atenção especial o aeroporto de Viracopos, o “aeroporto cidade”.

Do ponto de vista social, caracterizou-se a ação do ator social nos usos marginais à função principal das infraestruturas de transportes, principalmente aquelas relacionadas a prática do comércio informal. Enfim, identificou-se os vários agentes sociais agindo e se apropriando do território da maneira como ele permitia.

Palavras-chave: *Estações, rede de transportes, esfera pública.*

Área do Conhecimento: *Ciências Sociais Aplicadas; Arquitetura e Urbanismo.*

1. OS LUGARES DE PASSAGENS

Por definição, deslocamentos implicam pontos de origem e de destino. E é entre a origem e o destino de um fluxo, entre um ponto e outro que estão os lugares de passagens, sendo designados aqui por “estações”. Os pontos de origem e de destino podem, também, ser lugares de passagem, ou de transição a outros pontos. Fala-se, então, de rede de pontos. Temos os lugares de passagem, ou melhor, as estações como elementos fixos geradores de fluxo que fazem importantes transições em diferentes níveis entre planos da esfera pública e privada, e vice-versa.

Por falar em rede, ou melhor, rede de pontos, no caso das estações, podemos dizer que as elas podem ser entendidas, como destaca Roberto Lobato Corrêa, como “[...] um conjunto de localizações geográficas interconectadas entre si por um certo número de ligações” (2001, p. 107). Já para Raffestin (1993), as redes devem ser encaradas como estruturas reveladoras das ações de poder.

Retomando os diferentes diagnósticos dos autores referentes à esfera pública na sociedade contemporânea, “declínio” para Hannah Arendt e “mudança estrutural” para Jürgen Habermas, percebemos como o avanço dos interesses da esfera privada sobre a esfera pública, influencia na configuração das redes, no caso das estações, as redes de transportes.

Dando continuidade ao conceito de esfera pública, identificou-se nas estações uma espécie particular de esfera pública, esfera essa, que se faz e se desfaz durante o dia, onde as pessoas juntam-se para depois separar-se. E como espaços público (QUEIROGA, 2012, p. 56-59), de propriedade pública se prestam a esfera pública, seja para o convívio, o encontro etc, mesmo que fugazes, ou até mesmo que não seja o destino final.

2. AS ESTAÇÕES EM CAMPINAS

Os tipos de modais de transporte verificados no município de Campinas foram: helipontos, aeroporto, ferroviário e estações rodoviárias (ponto de ônibus, terminais urbanos, estações de transferência e terminal rodoviário multimodal). Os contemplados no presente trabalho foram as estações rodoviárias, rede ferroviária e os aeroportos, no caso específico o aeroporto de Viracopos, sendo este uma particularidade entre as estações.

A rede de transportes rodoviárias, ou simplesmente estações rodoviárias, é composta por onze terminais urbanos, sendo a Emdec a responsável pela gestão e operação destes onze. Além desses, temos o Terminal Multimodal Ramos de Azevedo, que juntamente com os outros onze terminais, integram-se com vinte e cinco miniterminais, identificados aqui por “Estações de Transferência”. O Sistema de Transporte Público de Campinas, o InterCamp, implantado em 2005, possui, atualmente, 1.271 veículos dentre ônibus e micro-ônibus, sendo 562 acessíveis. O InterCamp registra na catraca a média de 620 mil passageiros por dia, volume que representa aproximadamente 240 mil usuários/dia (EMDEC, 2012).

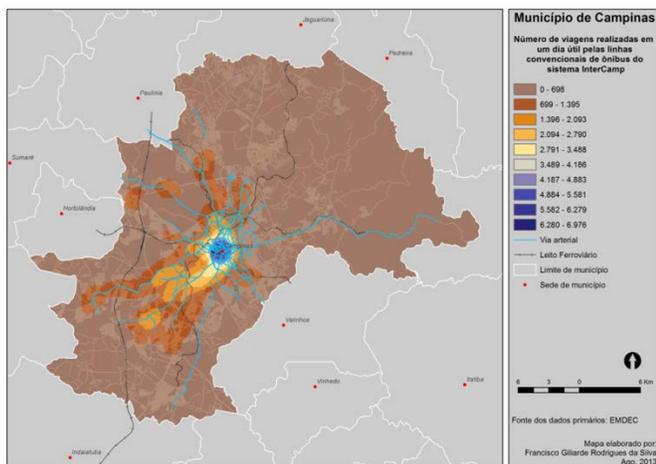


Figura 1 - Número de viagens realizadas em um dia útil pela linhas convencionais de ônibus.

A partir da análise da [figura 1](#) é nítido perceber como é intenso o número de viagens na Macrorregião centro, área bem servida em infraestrutura. Depois desta, uma outra área se destaca devido ao grande número de viagens, que é o caso da região sudoeste de Campinas, recebendo influências tanto do aeroporto de Viracopos como do forte Distrito Industrial, concentrando mais de 30 empresas de grande porte e multinacionais. Não obstante aparece a região norte, mas agora relacionados a um polo universitário.

Região onde é a forte a tendência econômica de implantação de empreendimentos com abrangência regional.

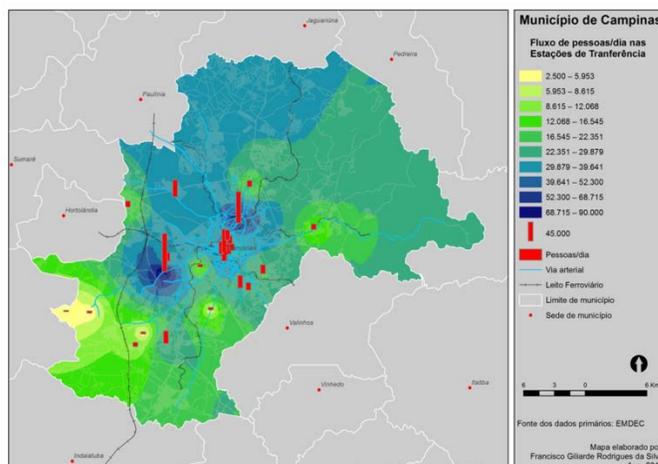


Figura 2 - Fluxo de pessoas/dia nas Estações de Transferência.

As [figuras 2](#), mostram o fluxo de pessoas em um dia útil nas Estações de Transferência. Destaque para a estação de transferência Pucc II, apresentando um fluxo de 90 mil pessoas por dia e estação de transferência do Taquaral, com um fluxo de 74,5 mil pessoas por dia.

Já o sistema ferroviário de Campinas, é composto por vários trechos de linhas, em grande maioria sem operação. Diante disso, quanto a movimentação de carga, encontra-se em Campinas dois eixos ferroviários, conectados por um dos maiores entroncamentos do país. É o caso das linhas ferroviárias da FERROBAN, que possibilitam a ligação com a Hidrovia Tietê-Paraná o que colabora para o comércio com países do Cone Sul, Chile e Bolívia, principalmente no transporte de grandes volumes à granel.

A rede ferroviária conta ainda com uma importante estação de carga, o Terminal Intermodal de Cargas – TIC estrategicamente localizado do ponto de vista operacional, comercial e logístico, pois se encontra ao lado das rodovias Anhangüera e Bandeirantes: ligando a cidade e Região à capital paulista e, através da SP-160 (Rodovia dos Imigrantes), ao Porto de Santos. fazendo parte do Corredor de Exportação, uma importante ligação ferroviária que conecta o Estado de Mato Grosso do Sul, o Noroeste Paulista e a região Metropolitana de Campinas ao Porto de Santos, este ramal cortará o futuro sítio aeroportuário de Viracopos conforme ampliação do aeroporto.

3. VIRACOPOS “AEROPORTO CIDADE”

Em tempos de globalização e informatização, os aeroportos passam a assumir um papel mais sofisticado. Citado por Güller e Güller (2003), os aeroportos são as “Estações Centrais” do século XXI, funcionando como um nó na rede de transportes urbanos. De todas as estações, o aeroporto assume uma particularidade decisiva como parte integrante do projeto de desenvolvimento regional (VASCONCELOS, 2007, pag. 32-36), desde que seja de compreensão do gestor público que o aeroporto transforma as condições econômicas da região onde está instalado. No caso específico de Campinas, o impacto decorrente da metropolização deve trazer, e para breve, modernizações importantes nos sistemas de engenharia. O papel que, no hemisfério sul, deverá atribuir ao aeroporto de Viracopos um grau de importância semelhante ao que o aeroporto de Dallas representa no hemisfério norte é um exemplo.

Viracopos tem posição estratégica em relação aos maiores centros consumidores do país, estando a um raio de 600 km de Rio de Janeiro, São Paulo e Belo Horizonte, mais o Porto de Santos. Além disso, é cercado por excelentes rodovias, sendo elas rodovias Santos Dumont, Bandeirantes, Anhanguera e Dom Pedro I.

Referência no país em movimentação de carga internacional, é um dos principais portões de entrada e saída de mercadorias do país, principalmente de produtos com alto valor agregado. A partir da tabela 1 é possível mostrar que apesar dos aeroportos (Viracopos e Confins) terem vocações semelhantes, quando comparados, percebe-se que há um distanciamento demasiadamente grande nas movimentações de carga. O que não acontece se compararmos Viracopos com Guarulhos.

Tabela 1 - Comparação da movimentação de carga aérea entre Campinas, Confins e Guarulhos

Ano	Carga movimentada em Viracopos (ton)	Carga movimentada em Confins (ton)	Carga movimentada em Guarulhos (ton)
2012	246.229	19.783	544.931
2003	169.634	12.120	286.590

Fonte: Infraero (2013)

Com o novo projeto de expansão para o aeroporto de Viracopos, que ao final de cinco ciclos de ampliações o transformarão no maior complexo aeroportuário da América do Sul. Como também, a abertura dos processos de licitação pública para o projeto e obras do TAV – Trem de Alta Velocidade (figura 3), que ligará os aeroportos de Rio de Janeiro (Santos Dumont e Antônio Carlos Jobim) aos aeroportos de São Paulo (Cumbica e Viracopos), percebe-se, com isso, a importância que os aeroportos assumem, não mais como um ponto de conexão entre diferentes modos de transportes, mas como um motor altamente dinâmico no processo de desenvolvimento regional [11]. No caso específico do aeroporto de Viracopos, a estação se destaca devido a sua proximidade dos maiores centros consumidores do país e da capital paulista, como também de sua capacidade de expansão, fato que a coloca como alternativa viável para absorver o futuro tráfego dos aeroportos de Congonhas e Guarulhos.



Figura 3 - Traçado referencial do TAV - Trem de Alta Velocidade. Fonte: www.tavbrasil.gov.br

Concebido a partir do conceito de “aeroporto cidade”, o projeto completo dos cinco ciclos prevê a construção de hotéis, shopping center e centro de convenções, tornando-se centro de atividades dentro dele mesmo, como um novo polo de desenvolvimento regional ou simplesmente “cidade-aeroporto” (VASCONCELOS, 2007, pag. 48-55), assemelhando-se a um núcleo urbano especialmente por concentrar todas as funções de uma região moderna em seu interior e nas áreas vizinhas.

Embora seja inegável que os aeroportos podem trazer benefícios econômicos para uma área urbana, é inegável também a necessidade de tomar mais medidas para mitigar a pressão enorme e súbita que são submetidas as infraestrutura, instalações locais e os impactos sobre o ambiente existente. Afim de evitar que vire um ufanismo, na busca de acompanhar o contexto econômico do Século XXI, e acabe por esquecer de medir as consequências.

Enfim, a tendência é o transporte aéreo ser considerado um fator decisivo para o desenvolvimento no século XXI, pelas novas necessidades de conectividades e velocidade que o mercado exigirá.

4. O “SUJEITO CORPORIFICADO” E A PRÁTICA DO COMÉRCIO INFORMAL

Usos marginais à função principal das infraestruturas de transportes, especialmente as relacionadas à prática do comércio informal se verificou presente em quase totalidades dos terminais urbanos, estações de transferências e em alguns pontos de ônibus. O que mudava de uma ação para a outra, era a forma como o agente se apropriava e interagiu com o território, neste caso as estações.

Identificou-se vários agentes agindo e se apropriando do território da maneira como ele permitia. Isso vai desde o agente da caridade, como por exemplo, na realização de um bazar (figura 4), do agente que agia de acordo com as possibilidades impostas e de sua criatividade, como no caso de terminais fechados (figura 5), ou quando aberto, para vender suas mercadorias, prática essa, relacionadas a do comércio informal. Enfim, são nesses locais, por exemplo, que se vê as transitoriedades entre o “sujeito corporificado” (RIBEIRO, 2000) e o ente social coletivo em movimento.



Figura 4 - Registro de um bazar no Terminal de Barão Geraldo. Fonte: autor



Figura 5 - Prática do comércio informal no terminal Padre Anchieta. Fonte: google imagens

Pela consolidação, formalização do comércio (figura 6), até a quase total ocupação do entorno da estação, fazendo-se uso de estruturas ao seu redor, como de viadutos para estabelecer comércio de baixo delas, como no caso do Terminal Central (figura 7).



Figura 6 - Pontos comerciais nas proximidades da estação de transferência PUCC 2. Fonte: google imagens

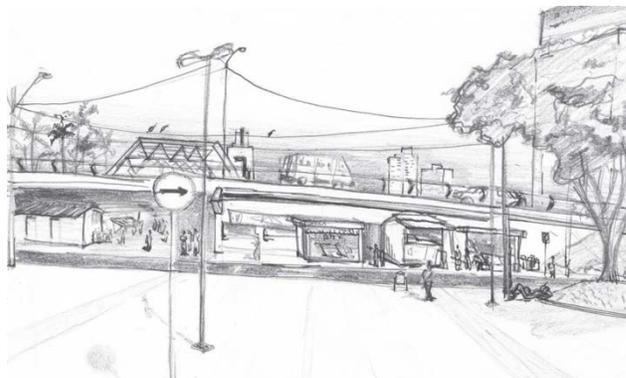


Figura 7 - Terminal Central.
Fonte: Desenho feito pelo autor

5. CONSIDERAÇÕES FINAIS

Espera-se, com isso, compreender melhor o território de Campinas na ótica das estações, dos lugares de passageiros.

Com o novo projeto de expansão para o aeroporto de Viracopos, juntamente com a sua integração com o sistema ferroviário, ligação com o TIC – Terminal intermodal de Carga, percebe-se o grande potencial, principalmente de escoar produtos da região de Campinas, de todo o interior do Estado de São Paulo e do Sul do Estado de Minas Gerais. Com o TAV – Trem de alta velocidade, o transporte de pessoas também é contemplado. Com finalidade de integrar as regiões metropolitanas de São Paulo, Rio de Janeiro e Campinas, o TAV ligará os aeroportos de Rio de Janeiro (Santos Dumont e Antônio Carlos Jobim) aos aeroportos de São Paulo (Cumbica e Viracopos), onde em Campinas, partirá da Estação Central, Terminal Intermodal em Campinas, e seguirá para o Aeroporto de Viracopos.

Desta forma, medidas devem ser tomadas afim de viabilizar a melhor inserção/adequação desses modais de transportes junto à dinâmica urbana e econômica da cidade, fazendo-o dela estratégia de indução do desenvolvimento local e regional para gerar emprego, renda e tributos diante da economia contemporânea. Evitando, assim, entrar em ufanismos, nessa busca de acompanhar o contexto econômico do Século XXI, e acabe por esquecer de medir as consequências, de lembrar que a integração, por exemplo, de aeroportos em um planejamento regional, mesmo que coerente, tem um grau de complexidade maior que o do planejamento urbano tradicional.

Por fim, encerrando na escala do ator social, de quem pratica e interage com o território. Vale lembrar, como já discutido, de uma esfera pública corrompida por interesses da esfera privada, onde o espaço geográfico, acaba por não ser compreendido na sua totalidade. E como as redes, no caso das estações, as redes de transportes, percebe-se em sua grande maioria, que suas atividades operacionais são terceirizadas e executadas por empresas que são contratadas por licitações/consórcios públicas (agente privado). Isso mostra que estamos cada vez mais sujeito aos interesses dos agentes hegemônicos.

AGRADECIMENTOS

Quero aqui agradecer aos companheiros de equipe, ao professor orientador, que juntos lutaram na composição do presente trabalho. E ainda digo, na vida primeiro vem a família e os amigos, o que sobrar disso é arquitetura.

REFERÊNCIAS

- [1] RIBEIRO, Ana Clara Torres. O sujeito corporificado e bioética, caminhos da democracia In: Revista Brasileira de Educação Médica, v. 24, n.1, jan./abr., 2000.
- [2] SANTOS, Milton. A natureza do espaço: técnica e tempo; razão e emoção. São Paulo: Hucitec, 1996.
- [3] SILVA NETO, Manoel Lemes da. Configuração espacial e urbanização contemporânea no Brasil: parâmetros teóricos para estudo da forma urbana. In: 5º Colóquio de Pesquisa QUAPA-SEL. Anais... São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2011. 1 CD-ROM.
- [4] SILVA NETO, Manoel Lemes da. Configuração espacial, adensamentos, espaços livres e esfera pública: elementos do discurso analítico para estudo da forma urbana. In: 5º Colóquio de Pesquisa QUAPA-SEL. Anais... São Paulo: Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2011. 1 CD-ROM.
- [5] INFRAERO (2013) Aeroportos Brasileiros. Disponível em: <<http://www.infraero.gov.br/index.php/br/estatistica-dos-aeroportos.html>>. Acesso em julho de 2013.
- [6] EMDEC - Equipamentos Públicos. Disponíveis em: <<http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-br/site.php?secao=equipamentospublicos>> Acesso em agosto de 2012 e maio de 2013.
- [7] VIRACOPOS (2013) Aeroporto Internacional de Viracopos – Campinas/SP. Disponível em: <<http://www.viracopos.com.br/o-aeroporto>> Acesso em abril e julho de 2013.
- [8] TAV BRASIL (2013) Trem de alta velocidade. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/index.php/content/view/5448/Trem_de_Alta_Velocidade___TAV.html> Acesso em Julho de 2013.
- [9] CAMPINAS (2013) Prefeitura de Campinas. Disponível em: <

<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/servicos-publicos/macroregiao/sudoeste/> > Acesso em agosto de 2013.

- [10] GÜLLER, M.; GÜLLER, M. (2003) Del aeropuerto a la ciudad aeropuerto. Editorial Gustavo Gili. Barcelona, Espanha.
- [11] VASCONCELOS, L. F. S. O aeroporto como integrante de um projeto de desenvolvimento regional: a experiência brasileira. Publicação T.DM - 008A/2007. 149 p. Dissertação de Mestrado em Transportes. Departamento de Engenharia Civil e Ambiental, Universidade de Brasília. Brasília, DF. 2007.
- [12] RAFFESTIN, Claude. Por uma geografia do poder. São Paulo: Ática, 1993.
- [13] DIAS, Leila Christina. Redes: emergência e organização. In: CASTRO, Iná Elias; GOMES, Paulo César da Costa; CORRÊA, Roberto Lobato (org.). Geografia: Conceitos e temas. 3ª. ed., Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001. p. 141-162.
- [14] SILVA, A. da (1991) Aeroportos e Desenvolvimento. (1ª ed.) Ed. Vila Rica, Belo Horizonte.
- [15] QUEIROGA, Eugenio Fernandes, Dimensões públicas do espaço contemporâneo: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros/ Eugenio Fernandes Queiroga - São Paulo, 2012. 284p. : il.
- [16] CORRÊA, Roberto Lobato. Dimensões de análise das redes geográficas. Trajetórias Geográficas. 2. ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2001, Capítulo 4, p.107-118.