

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE  
CAMPINAS**

**CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE  
TECNOLOGIAS**

**FLÁVIA ADRIANA ARANHA GOUVÊA NEGREIROS**

**ESPAÇO PÚBLICO PARA PEDESTRES NA CIDADE  
DO AUTOMÓVEL: DESAFIOS E POTENCIALIDADES  
PARA MOBILIDADE NO CENTRO DE CAMPINAS**

CAMPINAS-SP

2017

**PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DE  
CAMPINAS**

**CENTRO DE CIÊNCIAS EXATAS, AMBIENTAIS E DE  
TECNOLOGIAS**

**FLÁVIA ADRIANA ARANHA GOUVÊA NEGREIROS**

**ESPAÇO PÚBLICO PARA PEDESTRES NA CIDADE  
DO AUTOMÓVEL: DESAFIOS E POTENCIALIDADES  
PARA MOBILIDADE NO CENTRO DE CAMPINAS**

Dissertação de conclusão de curso apresentada como exigência para obtenção do Título de Mestre ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas.

Orientador: Profa. Dra. Patrícia Rodrigues Samora

CAMPINAS-SP  
2017

Ficha Catalográfica  
Elaborada pelo Sistema de Bibliotecas e  
Informação - SBI - PUC-Campinas

t711.4098161  
N385e

Negreiros, Flávia Adriana Aranha Gouvêa.

Espaço público para pedestres na cidade do automóvel: de safios e potencialidades para mobilidade no centro de Campinas / Flávia Adriana Aranha Gouvêa Negreiros. - Campinas: PUC-Campinas, 2017.  
108p.

Orientadora: Patrícia Rodrigues Samora.

Dissertação (mestrado) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias Pós-Graduação em Urbanismo.

Inclui anexo e bibliografia.

1. Planejamento Urbano - Campinas (SP). 2. Espaço urbano. 3. Pedestres. 4. Espaços públicos. I. Samora, Patrícia Rodrigues. II. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias. Pós-Graduação em Urbanismo. III. Título.

18. ed. CDD – t711.4098161

# FLÁVIA ADRIANA ARANHA GOUVÊA NEGREIROS

## ESPAÇO PÚBLICO PARA PEDESTRES NA CIDADE DO AUTOMÓVEL: DESAFIOS E POTENCIALIDADES PARA A MOBILIDADE NO CENTRO DE CAMPINAS

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

Área de Concentração: Urbanismo.

Orientadora: Profa. Dra. Patricia Rodrigues Samora

Dissertação defendida e aprovada em 08 de fevereiro de 2017 pela Comissão Examinadora constituída dos seguintes professores:

---

Profa. Dra. Patricia Rodrigues Samora  
Orientadora da Dissertação e Presidente da Comissão Examinadora  
Pontifícia Universidade Católica de Campinas

---

Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Junior  
Pontifícia Universidade Católica de Campinas

---

Profa. Dra. Beatriz Kara José  
Centro Universitário SENAC

Dedico este trabalho às mulheres da minha vida, mãe Lina e irmã Karina, que sempre me deram força para conquistar meus objetivos. Também ao meu marido, Luiz, que, mais uma vez, deu todo o apoio necessário para que eu me dedicasse no crescimento profissional.

## **AGRADECIMENTOS**

À minha orientadora, Profa. Dra. Patrícia Rodrigues Samora por ter me ajudado a construir bases para meus argumentos e por todo o conhecimento compartilhado ao longo do curso.

Ao meu coorientador, Prof. Dr. Wilson Ribeiro dos Santos Jr. por acreditar no meu potencial, pela confiança e motivação em mim depositada.

Aos professores, Dr. Jonathas Magalhães Pereira da Silva, Dra. Beatriz Kara José e Dra. Alejandra Maria Devecchi por contribuírem para o enriquecimento do trabalho.

Ao Programa de Pós-Graduação em Urbanismo e à CAPES, pela oportunidade da bolsa ofertada.

## RESUMO

NEGREIROS, Flávia Adriana Aranha Gouvêa. *Espaço público para pedestres na cidade do automóvel: Desafios e potencialidades para mobilidade no Centro de Campinas*. 2017. 123f. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Campinas, 2017.

Ao longo do século XX, o Centro de Campinas foi objeto de intervenções que impactaram as condições de mobilidade, acarretando prejuízos para o pedestre ao priorizar o automóvel nos deslocamentos. O objetivo dessa pesquisa é discutir a problemática do planejamento da mobilidade peatonal nas cidades brasileiras, mais precisamente do Centro de Campinas, local de maior fluxo peatonal urbano da cidade. Além disso, busca compreender a especificidade do desenho urbano para mobilidade peatonal em áreas centrais contemporâneas para encontrar caminhos possíveis para a qualificação dos espaços públicos para o pedestre. Para compreender estes impactos e os desafios para a recuperação do espaço público para os pedestres, a presente dissertação apresenta as principais transformações desta área central e analisa a realidade cotidiana local à luz de teóricos, tais como Jacobs (1961), Lynch (1960), Gehl (2013), Lamas (1993;2007). Para tanto, são investigados o panorama do planejamento da mobilidade urbana no Brasil, os marcos legais e os aspectos técnicos. No caso de Campinas, as intervenções urbanísticas de mobilidade ainda não são aplicadas de forma integral. Para que esta mudança de cenário aconteça de modo satisfatório, o planejamento deve ser realizado de acordo com as necessidades de funcionalidade, conforto e segurança dos pedestres e, para isso, o desenvolvimento da cidade e do bairro devem colaborar para o atendimento da pequena escala, local em que ocorre a relação direta do homem com o espaço.

**Palavras chave:** gestão urbana; desenho urbano; planejamento urbano; mobilidade; espaços públicos; pedestre.

## ABSTRACT

NEGREIROS, Flávia Adriana Aranha Gouvêa. *Public space for pedestrians in the city of the automobile: Challenges and potentialities for mobility in the Center of Campinas*. 2017. 123f. Dissertation (Master in Urbanism) – Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologias, Programa de Pós-Graduação em Urbanismo, Campinas, 2017.

Throughout the 20th century, the city center of Campinas was object of interventions that affected its mobility conditions, causing trouble to the pedestrian when prioritizing the car mobility. This dissertation discusses the problem of pedestrian mobility planning in Brazilian cities, more precisely in the city center of Campinas, area of the biggest urban pedestrian flow in the city. In addition, tries to understand the specificity of the urban drawing for pedestrian mobility in central contemporary areas to find ways to improve the public space for the pedestrian. In order to understand these impacts and the challenges for the recovery of public space for pedestrians, this dissertation presents the main transformations of the neighborhood and analyzes it based on theorists such as Jacobs (1961), Lynch (1960), (Gehl), Lamas (1993;2007). To do so, the panorama of urban mobility planning in Brazil, the legal frameworks and the technical discussion are investigated. In the case of Campinas, urban mobility interventions are not yet fully implemented. In order of this change of scenery to take place satisfactorily, planning must be carried out according to the functionality needs, comfort and safety of pedestrians, so the development of the city and the neighborhood must collaborate to serve the small scale, in which can occur the relation between man and space.

**Keywords:** urban management; urban design; urban planning; mobility; public spaces; pedestrian.

## LISTA DE ILUSTRAÇÕES

Figura 1	Malha ferroviária Campineira.....	19
Figura 2	Vista aérea da construção do viaduto Miguel Vicente Cury na década de 50.....	23
Figura 3	Rua Treze de Maio no início da década de 1970, antes da implantação do calçadão.....	25
Figura 4	Rua Treze de Maio após construção da praça de “convívio” (1978) .....	25
Figura 5	Praça Lago dos Cisnes na Praça Miguel Vicente Cury no início nos anos 1970.....	27
Figura 6	Terminal Central de Campinas no mesmo local da antiga Praça Miguel Vicente Cury em 2015.....	27
Figura 7	Charge da mobilidade urbana. Fonte: Ciclos de vida.....	38
Figura 8	A imagem ilustra a comparação do espaço ocupado por 60 pessoas que utilizam o carro, ônibus e bicicleta.....	39
Figura 9	Fotos da Denver Avenue Portland, Oregon, Estados Unidos, cidade recuperada para os pedestres. Exemplo de arquitetura dos 5 km/h.....	43
Figura 10	Faixas de uso da calçada – Corte.....	51
Figura 11	Faixas de uso da calçada.....	52
Figura 12	Esquema do estudo da multiescalaridade.....	59
Figura 13	Definição dos setores A, B e C no bairro Centro de Campinas-SP.....	60
Figura 14	Sobreposição do centro histórico com os setores determinados pela pesquisa e tipologias habitacionais predominantes na região central.....	64
Figura 15	Índices de residentes, na faixa de 18 a 29 anos (jovens), acima da média do setor.....	67
Figura 16	Índices de residentes, na faixa de 60 anos ou mais (idosos), acima da média do setor. ....	67

Figura 17	Uso e Ocupação do Solo do Centro de Campinas.....	67
Figura 18	Localização e estrutura da malha viária do Centro de Campinas (objeto de estudo) na RMC.....	70
Figura 19	Fluxos de operação do transporte coletivo em Campinas ....	73
Figura 20	Centro de Campinas.....	75
Figura 21	Principais vias de uso motorizado e peatonal no horário de pico e comercial.....	77
Figura 22	Região central com os cinco elementos de Lynch.....	81
Figura 23	Características da área central nomeado no estudo como área “1”.....	82
Figura 24	Características da área central nomeado no estudo como área “2”.....	83
Figura 25	Características da área central nomeado no estudo como área “3”.....	84
Figura 26	Propostas apresentadas pela prefeitura para revisão do Plano Diretor para área central, em setembro de 2016. (Área demarcada no mapa: a partir da avenida Francisco Glicério em direção à região leste) .....	85
Figura 27	Localização dos marcos da avenida Francisco Glicério (A- K) e do entorno (1-7) .....	87
Figura 28	Fotografias dos marcos da avenida Francisco Glicério (A-K)	87
Figura 29	Uso do Solo da avenida Francisco e entorno .....	88
Figura 30	Imagens da avenida Francisco Glicério antes da revitalização recente .....	88
Figura 31	Parte do projeto apresentado pela Prefeitura de Campinas.	90
Figura 32	Imagens da avenida Francisco Glicério após entrega da primeira etapa.....	91
Figura 33	Imagens da avenida Francisco Glicério após entrega da primeira etapa .....	93
Figura 34	Imagens do entorno da avenida Francisco Glicério .....	96

	Imagens do Centro de Campinas. Na ordem, Calçadão	
Figura 35	Treze de Maio, avenida Doutor Campos Sales e Trecho ao longo da linha férrea .....	97
Gráfico 1	Perfil etário na escala bairro e cidade .....	62

## LISTA DE TABELAS

Tabela 1.	Principais transformações no desenho urbano do Centro de Campinas.....	33
Tabela 2.	Síntese da analogia das escalas “vida”, “espaço” e “edifício” mencionadas por Gehl (2013) com as dimensões “rua”, “bairro” e “cidade”, apresentados por Lamas (2007). .....	47
Tabela 3.	Perfil etário na escala bairro e cidade. ....	62
Tabela 4.	Características da população e dos domicílios na escala bairro e local.....	63
Tabela 5.	Perfil etário na escala bairro e local. ....	66
Tabela 6.	Divisão das vias de uso motorizado e peatonal em horário de pico e horário comercial de acordo com a pesquisa de campo.....	78

## LISTA DE ABREVIações E SIGLAS

ABCP	=	Associação Brasileira de Cimento Portland
ABNT	=	Associação Brasileira de Normas Técnicas
ACIC	=	Associação Comercial de Campinas
ANTP	=	Associação Nacional de Transportes Públicos
BRT	=	<i>Bus Rapid Transit</i>
Comgás	=	Companhia de Gás de São Paulo
CONADE	=	Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência
CONDEPACC	=	Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas
CORDE	=	Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência
COTUCA	=	Colégio Técnico de Campinas
CPFL	=	Companhia Paulista de Força e Luz
DUOS	=	Departamento de Uso e Ocupação do Solo (DUOS)
EMDEC	=	Empresa Municipal do Desenvolvimento de Campinas
EMPLASA	=	Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S.A
FUPAM	=	Fundação para a Pesquisa em Arquitetura e Ambiente
H	=	Habitação unifamiliar
HCSE	=	Habitação de Uso Misto
HMV	=	Habitação Multifamiliar Vertical
IAB Campinas	=	Instituto dos Arquitetos do Brasil
IBGE	=	Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística
IPEP	=	Instituto Paulista de Estudo e Pesquisa
LUOS	=	Lei de Uso e Ocupação do Solo
m	=	metro
m <sup>2</sup>	=	metros quadrados
MIS	=	Museu da Imagem e do Som

NBR	= Norma Brasileira
PMC	= Prefeitura Municipal de Campinas
PMSP	= Prefeitura do Município de São Paulo
PUC	= Pontifícia Universidade Católica
RMC	= Região Metropolitana de Campinas
Sanasa	= Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A
SDH	= Secretaria de Direitos Humanos
SEADE	= Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados
SENAC	= Serviço Nacional de Aprendizagem Comercial
SEPLAN	= Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano
SETEC	= Serviços Técnicos Gerais
Sinduscon	= Sindicato da Construção
SMPED	= Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida
STM	= Secretaria dos Transportes Metropolitanos
te	= taxa de ocupação da edificação
TELCOMP	= Associação Brasileira das Prestadoras de Serviços de Telecomunicações Competitivas
VLT	= Veículo Leve sobre Trilhos

## SUMÁRIO

INTRODUÇÃO.....	14
CAPÍTULO 1: Transformações no Desenho Urbano do Centro de Campinas.....	18
1.1 Principais transformações no desenho urbano .....	18
1.2 Dinâmica da estrutura urbana: conflito entre as escalas de mobilidade? .....	32
CAPÍTULO 2: Mobilidade Peatonal nas Cidades Brasileiras: Diagnóstico, Conceitos e Marcos Legais.....	37
1.3 Diagnóstico da mobilidade nas grandes cidades brasileiras .....	37
1.4 Cidade para os pedestres: origens e desdobramentos do debate no planejamento e desenho urbano .....	40
1.5 Marcos legais para o alcance da acessibilidade e mobilidade no Brasil ....	47
CAPÍTULO 3: Apropriação, Uso e Mobilidade do Pedestre no Centro de Campinas .....	56
1.6 Multiescalaridade da Mobilidade Intraurbana Peatonal.....	57
1.7 Etapa 1: Densidade Residencial e Perfil da População Residente do Centro de Campinas - Escala Macro (dimensão “bairro-cidade”).....	61
1.8 Etapa 1: Densidade Residencial e Perfil da População Residente do Centro de Campinas - Escala Micro (dimensão “bairro-rua”), características internas da área de estudo .....	62
1.9 Etapa 2: Mobilidade no Centro de Campinas - Dimensão “cidade” .....	70
1.10 Etapa 2: Mobilidade no Centro de Campinas - Dimensão “bairro” .....	74
1.11 Etapa 2: Mobilidade no Centro de Campinas - Dimensão “rua” .....	86
1.12 Potencialidades para recuperação do espaço público para pedestres no Centro de Campinas.....	94
2 CONSIDERAÇÕES FINAIS.....	97
REFERÊNCIAS .....	101
ANEXOS.....	108

## INTRODUÇÃO

Há mais de 50 anos, as cidades brasileiras têm sido moldadas com estruturas de escalas superdimensionadas para o uso dos automóveis. A introdução massiva da indústria automobilística e o alargamento das vias para implantação do sistema rodoviário, realizada durante anos sem o cuidado em atender às necessidades de mobilidade como um todo, principalmente no que diz respeito do espaço público para o pedestre, resultaram em uma estrutura urbana sem planejamento integral que prejudicou a qualidade de vida de seus habitantes.

Esta dissertação discute o caso do Centro<sup>1</sup> de Campinas, cidade do interior paulista que se consolidou nos eixos viários seguindo o modelo urbano rodoviarista.

Atualmente, muitos moradores desse município sabem como é difícil circular pela cidade com automóvel particular e que a mobilidade se agrava ainda mais sem essa opção, uma vez que o transporte público é deficiente. De acordo com Bryan (2011), o município de Campinas possui uma das maiores taxas de motorização do país e tanto as rodovias quanto as principais ruas e avenidas da cidade já se encontram saturadas, ou seja, até mesmo o sistema que foi privilegiado está sobrecarregado e não comporta mais o volume de fluxo diário.

A mudança desse tipo de planejamento somente tem sido discutida nas políticas públicas brasileiras recentemente, embora, desde a década de 1960, urbanistas e ativistas como Jacobs (1961) e Gehl (2013) já alertavam que era uma ilusão acreditar que a ampliação das vias de leito carroçável comportaria a crescente demanda de veículos e que esta atitude apenas agravaria os problemas de deslocamento nas cidades. Esta visão apenas foi preconizada no Plano de Mobilidade Nacional estabelecido em 2012, que prioriza investimentos a favor dos transportes coletivos (modal que transporta um maior número de pessoas em menos espaço) e dos espaços públicos para pedestres e ciclovias, buscando uma redução do volume de veículos particulares nas vias públicas.

Com a intenção de colaborar nesta discussão contemporânea de recuperação dessas áreas, a pesquisa ora apresentada enfoca um dos mais significativos elementos da mobilidade urbana: o pedestre, partindo da premissa de que a valorização do espaço público para o pedestre favorece as condições de urbanidade, beneficiando toda a população.

---

<sup>1</sup> A palavra “Centro” (grafado em maiúsculo) refere-se a região central de Campinas.

Destaca-se aqui a necessidade de repensar o desenho das nossas cidades partindo da perspectiva de melhora na qualidade de vida nos espaços públicos que se moldaram para o privilégio do uso dos automóveis. Vale ressaltar que isso não implica somente na alteração das lógicas de organização dos transportes e maximização dos tráfegos, mas também no ato de repensar e readequar a divisão espacial dos espaços públicos e a estrutura física dos percursos urbanos, para que estes ofereçam condições de deslocamento mais coerentes com a realidade e as necessidades cotidianas das pessoas que circulam a pé.

Portanto, o objetivo dessa pesquisa é discutir a problemática do planejamento da mobilidade peatonal nas cidades, mais precisamente do Centro da cidade de Campinas, objeto de estudo desta dissertação e local de maior fluxo peatonal urbano da cidade. Além disso, busca compreender a especificidade do desenho urbano para mobilidade peatonal em áreas centrais contemporâneas para encontrar caminhos possíveis para a qualificação dos espaços públicos para o pedestre.

Pretende-se estabelecer bases para a construção de um futuro com espaços adequados às necessidades e ao uso dos pedestres e colaborar na eficiência dos deslocamentos favorecendo a qualidade de vida urbana. Assim, pretende-se compreender como seria possível recuperar este espaço, o que precisaria ser considerado para atender às necessidades e expectativas das pessoas que andam a pé e como as cidades poderiam ser planejadas para que de fato ofereçam funcionalidade, conforto e segurança.

Para isso, serão analisadas a questão da falta de atendimento ao pedestre na cidade de estudo e a semelhança com as grandes cidades brasileiras, ações políticas e discussões sobre mobilidade no Brasil e a diversidade de relações dos indivíduos com o meio urbano.

Para alcançar os objetivos da pesquisa será utilizado como base lógica da investigação o método de abordagem indutivo<sup>2</sup>, envolvendo uma análise qualitativa<sup>3</sup> do desenho da mobilidade peatonal no objeto de estudo.

---

<sup>2</sup> Segundo Prodanov e Freiras (2013), em uma abordagem indutiva parte-se da observação de fatos que desejamos conhecer e em seguida procura-se compará-los com a finalidade de descobrir as relações existentes entre eles, para enfim proceder à generalização e compreensão do fenômeno.

<sup>3</sup> De acordo com Prodanov e Freiras (2013), em uma análise do tipo qualitativa, “o pesquisador mantém contato direto com o ambiente e o objeto de estudo em questão, necessitando de um trabalho mais intensivo de campo”.

Entende-se que a ampliação dos conhecimentos sobre as especificidades do desenho urbano voltados para o pedestre colabora com projetos de ambientes que promovem qualidade de vida e bem-estar social. Desta forma, podem ser realizadas adequações para que os espaços públicos atendam às necessidades e expectativas das pessoas que utilizam essas áreas com segurança, funcionalidade e conforto.

Assim, colabora-se dentro da área científica com a prática do urbanismo, na construção de cidades mais humanas, por meio de instrumentos de apoio para planejar e projetar espaços públicos que ofereçam melhor qualidade de circulação e vivência das pessoas nos espaços públicos.

O acesso amplo e democrático das pessoas no espaço urbano reduz as desigualdades e promove a qualidade de vida urbana. Todo o público deve ter direito aos serviços e recursos disponíveis na cidade, com a mesma oportunidade, respeitando seus direitos fundamentais. A qualificação do espaço público para pedestres melhora a vida pública nos espaços de uso comum em benefício de todos, incentivando pessoas a terem uma vida mais saudável e ativa.

Os resultados desta pesquisa estão apresentados nos capítulos desta dissertação.

Inicialmente, o primeiro capítulo, “Transformações no desenho urbano do Centro de Campinas”, apresenta uma leitura histórica do panorama dos planos urbanísticos propostos para o Centro de Campinas e as transformações espaciais deles recorrentes, contribuindo com um olhar crítico sobre os processos da mobilidade local.

No segundo capítulo, “Mobilidade peatonal nas cidades brasileiras: diagnóstico, conceitos e marcos legais”, primeiramente é exposto o diagnóstico do panorama da mobilidade peatonal no Brasil, buscando compreender as especificidades do desenho urbano para a melhoria da circulação e apropriação do espaço público pelo pedestre. Em seguida, é discutido o conceito de planejamento urbano sob a ótica da dimensão humana por meio de uma reflexão com base em autores e especialistas que discutem a forma de produzir e transformar os sistemas de espaços coletivos. Finaliza-se, este capítulo, com a apresentação dos marcos legais, referentes a acessibilidade e mobilidade, que obtiveram recentes avanços nas políticas públicas visando a participação social e a democratização dos espaços destinados aos modais. Como resultado, este capítulo reúne subsídios para análise crítica dos projetos de mobilidade.

A partir do entendimento da conformação urbana do Centro de Campinas apresentado no primeiro capítulo e da discussão sobre planejamento do desenho urbano para pedestre no segundo, no terceiro capítulo “Apropriação, uso e mobilidade do pedestre no Centro de Campinas” é analisado o objeto empírico: o Centro de Campinas, buscando compreender as necessidades do pedestre neste espaço público.

Considera-se nesta pesquisa que, para uma investigação mais profunda e mais próxima da realidade, se devem entender as características do objeto a partir da compreensão da lógica em que ele está inserido, sua relação interna e com o entorno, articulando, assim, com os diferentes níveis de características espaciais. Portanto, neste último capítulo, a análise foi realizada utilizando o método de leitura analítica e interpretativa por meio da “multiescalaridade”, definida com base no conceito de dimensões espaciais do desenho urbano apresentado por Lamas (1993;2007) e planejamento com base na “escala humana” apresentado por Gehl (2013).

Para guiar a análise, foram realizados um levantamento de dados de densidade demográfica e construtiva e do perfil da faixa etária da população residente, com base no IBGE e SEADE, e estudos sobre as condições de deslocamento das pessoas nesse território. Além disso, foram analisadas a dinâmica, as características e a composição dos espaços públicos do Centro com pesquisa de campo orientada por leituras dos estudos de análise espacial de Lynch (1961), dos indicadores de diversidade de Jacobs (1960) e dos critérios de qualidade urbana para pedestres de Gehl (2013).

Como resultado do cruzamento dos três capítulos, tem-se um quadro dos desafios e das potencialidades que podem colaborar para a recuperação do espaço público para pedestres na área de estudo, apresentadas e discutidas nas considerações finais.

## **CAPÍTULO 1: Transformações no Desenho Urbano do Centro de Campinas**

Este capítulo tem como propósito compreender a relação das transformações ocorridas no desenho urbano do Centro de Campinas com a qualidade do espaço público e da mobilidade oferecida para o pedestre nos dias atuais.

Para tanto, primeiramente, apresenta-se um levantamento histórico das principais mudanças que condicionaram a conformação urbana e dinâmica atual do Centro de Campinas e as preocupações ideológicas, políticas e sociais que envolveram o poder municipal no desenvolvimento da área central ao longo dos anos. Em seguida, será analisado criticamente como essas mudanças impactaram a qualidade de vida urbana do pedestre.

### **1.1 Principais transformações no desenho urbano**

Segundo Pedroso (2007), a cidade de Campinas teve seu primeiro sinal de povoamento em meados de 1722. Nessa época, a região central de Campinas fazia parte do “Caminho dos Guaiases”, que ligava a província de São Paulo à mineração de Goiás. Essa região, que oferecia boa pastagem para os animais e água em abundância, contribuiu para que famílias se instalassem na cidade para praticar agricultura de subsistência e atender aos tropeiros que paravam em busca de pouso e alimentos.

A partir do declínio da mineração e da diminuição do fluxo dos tropeiros, no final do século XVIII, as terras férteis campineiras, que faziam parte do trajeto para o litoral paulista e eram atrativas pela proximidade de São Paulo, deixam de ser um local de “passagem” e recebem famílias que se dedicaram à produção e exportação de cana-de-açúcar e à comercialização de mercadorias importadas trazidas pelo porto de Santos.

Após décadas de acúmulo de riquezas advindas da produção canavieira, os produtores de cana-de-açúcar da cidade, com capital para redirecionamento de mercado, aproveitaram o momento da crise na produção mundial do café, em 1868, para investir na produção cafeeira e na implantação de ferrovias para exportação da mercadoria. Assim, a estação ferroviária foi instalada representando um marco das primeiras transformações no desenho urbano do Centro de Campinas.

Essa estação, conectada à rede da capital (que fazia o percurso São Paulo-Santos) e estendida para o acesso a outras cidades produtoras de café, permitiu o crescimento da atividade cafeeira na cidade: “Pelo município de Campinas passavam nada menos que quatro linhas importantes da malha ferroviária paulista, formando o principal entroncamento de linhas do estado” (BRYAN, 2011, p.80).

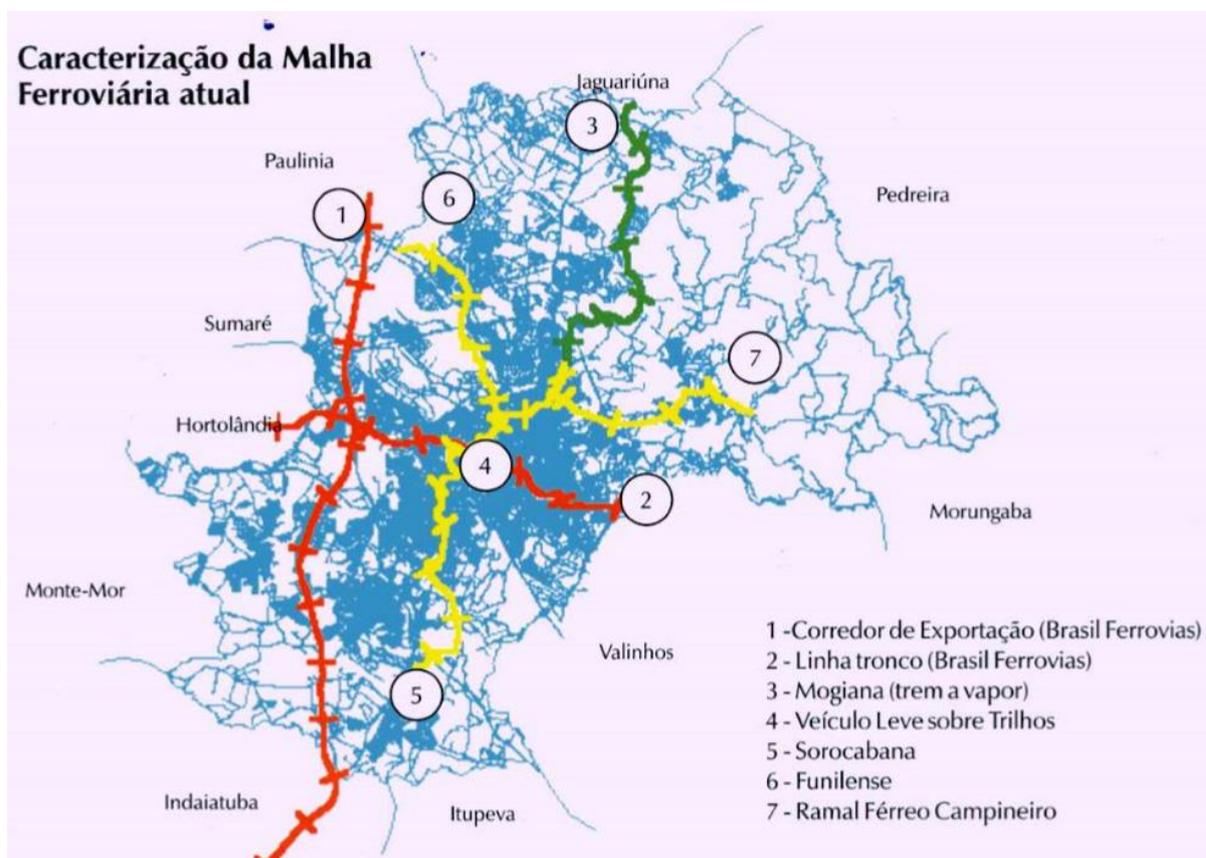


Figura 1. Principais linhas da malha ferroviária campineira. Fonte: Bryan, 2011.

Dessa forma, Campinas tornou-se responsável por um importante entroncamento de circulação de mercadorias (Figura 1) que passou a mediar as relações comerciais entre capital e interior, conquistando um patamar de destaque na exportação:

A presença da ferrovia proporcionou à Campinas uma característica peculiar em relação às outras cidades da região, na qual Campinas tornou-se um ponto de entroncamento dos trens e, portanto, da rede de circulação de mercadorias, de pessoas, e da rede comunicação, conseqüentemente, tornou-se um ponto densamente desenvolvido pelo comércio, e despontou como um centro de distribuição para o restante do interior do Estado (PEDROSO, 2007, p.11).

A concentração de capital advinda da atividade cafeeira permitiu a aplicação de investimentos em infraestrutura urbana. Nesse momento, como a prioridade era atender à indústria e ao café (produção e distribuição), os investimentos foram

direcionados para o desenvolvimento de atividades comerciais e industriais, como a implantação de fábricas, bancos, sistema de armazenagem e comunicação (PEDROSO, 2007).

Duas décadas após intensa produção do café e exportação pelas ferrovias, a cidade sofreu, ao longo de oito anos, com o grave surto de febre amarela (de 1889 a 1897). Isso significa que os recursos auferidos pelo café não foram investidos na melhoria da qualidade de vida da população, resultando na falta de saneamento básico e na baixa qualidade do espaço público, como descrito abaixo:

Campinas adentrou no século XX já com alguns problemas [...] como a falta de pavimentação das ruas, a ausência de saneamento básico que não incluía água encanada para todos os prédios da cidade, o esgoto que, em grande parte, percorria as ruas a céu aberto até chegar a algum córrego e a falta de coleta de lixo, que era enterrado superficialmente nos quintais das casas, ou ficava exposto nas ruas propiciando um ambiente favorável a proliferação de roedores e insetos, vetores de doenças (PEDROSO, 2007, p.13).

Em meio ao caos da epidemia, a população saiu da cidade ou migrou para a área rural. A região central, que precisava urgentemente de cuidados, recebeu um projeto de canalização e tratamento de água e esgoto de autoria de Saturnino de Brito, contratado pelo Estado. Com a conclusão das obras a febre amarela foi controlada e o número de habitantes voltou a crescer.

Em 1929, com a quebra da Bolsa de Valores de Nova York que desarticulou o mercado mundial, houve uma diminuição drástica no volume de importações. O Brasil, sendo um país agroexportador, sofreu intensamente com o declínio do café (MARTINS; KRILLOW, 2015).

Com a queda do café, a administração da cidade e os ex-cafeicultores, querendo mudar de mercado e com esperança em organizar e estimular o crescimento da cidade, passaram a acompanhar as tendências mundiais de obras públicas voltadas à construção civil e à introdução da indústria automobilística (PEDROSO, 2007).

Isso nos mostra que, quando os recursos começam a ser investidos na cidade, os investimentos são direcionados predominantemente em acessos viários para os automóveis a fim de continuar a atender o mercado privado.

Na citação de Badaró (1986) reproduzida abaixo, fica evidente a intenção de modernização do desenho urbano para valorização imobiliária com base no crescimento da circulação viária.

As estreitas ruas centrais com suas edificações do século passado representavam então a antítese do progresso. Tornava-se imperativa uma reforma radical que criasse amplas avenidas, possibilitasse a construção de prédios modernos à semelhança da capital e que obedecesse também aos preceitos do urbanismo moderno quanto às áreas de expansão urbana. A realização destas expectativas coincidiu também com os interesses da especulação imobiliária pois valorizariam os terrenos e facilitariam as vendas [...] (BADARÓ, 1986, p.38).

De acordo com Rodrigues (2012), o interesse dos ex-cafeicultores na racionalização do sistema viário e da renovação urbana tinham relação com a rentabilidade das terras, antes ocupadas pelo café, que permitiriam a venda de suas áreas de forma segura para investir na atividade imobiliária e industrial. Da mesma maneira, as mudanças interessavam ao capital industrial, pois o acesso às terras mais afastadas, ainda não urbanizadas, atenderia à necessidade de habitação do crescente operariado, configurando uma redução de custos com reprodução e manutenção da força de trabalho<sup>4</sup>. Do mesmo modo, a administração do município se interessava por um plano de ordenamento e renovação urbana do Centro, com a intenção em “apagar” as modestas feições coloniais da cidade, imprimindo ares de cidade rica, que representasse a ascensão de Campinas como um centro industrial dinâmico e moderno.

Em 1934, o engenheiro Francisco Prestes Maia foi contratado para desenvolver o primeiro plano de ordenamento urbano da cidade visando atender os anseios do poder econômico e político local, especialmente dos setores ligados à indústria, à atividade imobiliária e ao transporte, que viam oportunidades na expansão urbana e na valorização imobiliária do Centro (RODRIGUES, 2012). O plano proposto incluía desapropriações, demolições, remodelações e retificações do traçado viário:

O Plano de Melhoramentos Urbanos pretendia para Campinas grandes e largas avenidas, de trânsito rápido, que permitiriam a interligação dos nascentes bairros dos arrabaldes com o centro urbano; a implantação de modernos edifícios públicos, a disciplina do uso e ocupação do solo - por meio do “zoning” - e, em última instância, a otimização dos custos de (re)produção do capital (RODRIGUES, 2012, p.130).

De acordo com a pesquisa de Bryan (2011), o plano de Prestes Maia também tinha intenções claras de crescimento no sentido sudoeste e oeste e conhecimento de

---

<sup>4</sup> Segundo Villaça (1986, p.7), o “custo de reprodução da força de trabalho” corresponde ao “[...]valor da parcela da riqueza social dispendida para sustentar e reproduzir o trabalhador, para a reprodução da força de trabalho”. Assim, quanto menor o custo com alimentação, saúde e habitação, maior o acúmulo de capital para o empregador. No entanto, como grande parte desse custo é pago com o salário do trabalhador, esta ação obriga as camadas mais pobres a morar nas piores localizações das cidades, sujeitando-os a condições e estruturas mais precárias.

que a concretização da valorização de uma região específica causaria novos problemas à cidade:

O Plano indica ainda as principais condições para o crescimento nos sentidos sudoeste e oeste, já mencionados anteriormente, como o poder de atração contido nas novas rodovias, o aeroporto e a construção de inúmeros núcleos de habitação popular. Os problemas resultantes, caso essa tendência se concretizasse, também foram apontados pelo Plano (BRYAN, 2011, p.102).

A solução do urbanista seria a criação de uma malha urbana com três anéis viários que contornariam a cidade de forma radioconcêntrica, formada por um sistema viário central, um médio e um externo. O sistema viário central seria composto pela “[...] abertura de duas avenidas centrais, ortogonais entre si, que seriam secundadas por um anel, a perimetral interna, que contornaria a área central”. Essas duas avenidas principais articulariam o 'centro principal' (o centro histórico) com o 'centro secundário' (o centro expandido) (Badaró, 1986).

Neste caso, o anel perimetral interno<sup>5</sup> foi composto pelas avenidas Anchieta, Orosimbo Maia, Senador Saraiva e Moraes Sales, e as duas avenidas centrais escolhidas e alargadas foram as atuais avenidas Campos Salles (avenida estação-centro) e Francisco Glicério (avenida transversal).

O Plano de ampliação das vias foi executado em duas fases e se estendeu da década de 30 até a de 60. No Centro, a primeira fase (de 1934 a 1956) foi marcada pelo início do alargamento das avenidas Francisco Glicério e Campos Sales, pelo crescimento do processo de verticalização do Centro e pelo aumento da área comercial de consumo imediato, tornando a rua Treze de Maio em um centro comercial por excelência. Na segunda fase (de 1957 a 1962), a mais intensa, concluiu o alargamento das vias iniciadas na primeira fase e de várias outras ruas para comportar a circulação dos automóveis: nas ruas General Osório, Conceição, Benjamin Constant, Tomás Alves e Irmã Serafina, além da remodelação do Largo do Rosário, foram construídos modernos edifícios públicos, dentre eles o Fórum Municipal e a Agência dos Correios, assim como a implantação do Viaduto Miguel Vicente Cury (Figura 2), que proporcionou o entroncamento de três grandes avenidas centrais e a ligação do Centro com a Rodovia Anhanguera (Sampaio, 2001).

---

<sup>5</sup> Posteriormente, na década de 90, este mesmo anel viário sofreu alterações de sentido do fluxo das vias, com a implantação do projeto Rótula.



Figura 2. Vista aérea da construção do viaduto Miguel Vicente Cury na década de 50. Acervo Gilberto de Biasi. Fonte: Campinas de Antigamente.

Durante esse processo, para que as ruas fossem ampliadas para os carros, muitas construções do centro da cidade precisaram ser demolidas, registrando um total de 66 prédios. A Igreja do Rosário, que ocupava a Praça Guilherme de Almeida, foi demolida em decorrência do alargamento da Glicério (RODRIGUES, 2012). Esse período também foi marcado pela demolição do Teatro Municipal, que causou muita revolta da população. Contudo, a explicação dada era que a edificação estava condenada, pois apresentava graves danos que não poderiam ser recuperados (SAMPAIO, 2001).

Com a conclusão da segunda fase do Plano de Melhoramentos Urbanos, em 1962, no mesmo período em que o país havia adentrado em recessão econômica, o plano de Prestes Maia não era mais capaz de responder à complexidade e à escala dos processos sociais e urbanos que se produziam na cidade (RODRIGUES, 2012).

O município de Campinas experimentava um novo padrão de urbanização com forte crescimento demográfico em decorrência da expansão imobiliária desmesurada que se processava na cidade. Isso gerou vários problemas de deslocamento para a cidade, além da falta de infraestrutura e serviços urbanos para as áreas mais

afastadas, já que não seguiu o conceito de policentralidades proposto inicialmente por Prestes Maia (RODRIGUES, 2012).

O centro da cidade havia mudado consideravelmente o seu aspecto, com sua morfologia radicalmente alterada, que atendia os interesses do capital imobiliário com a revalorização urbana e aos interesses do setor de transporte com a ampliação e a hierarquização do sistema viário. O favorecimento dos fluxos de alta velocidade tornou o centro “um lugar perfeitamente projetado para a passagem” (RODRIGUES, 2012, p.146).

Diante dessas informações, é possível concluir que o Plano de Melhoramentos Urbanos desenvolvido para a cidade não se preocupava, em nenhum momento, com a melhoria da qualidade de vida da população e muito menos com a qualidade do espaço público para o pedestre: era pautado no atendimento de interesses privados voltados para a valorização do mercado e consequente para o acúmulo de capital.

Após o Plano de Melhoramentos Urbanos, o Centro de Campinas se desenvolveu durante a década de 70 com a contínua valorização imobiliária da área central (PEDROSO, 2007).

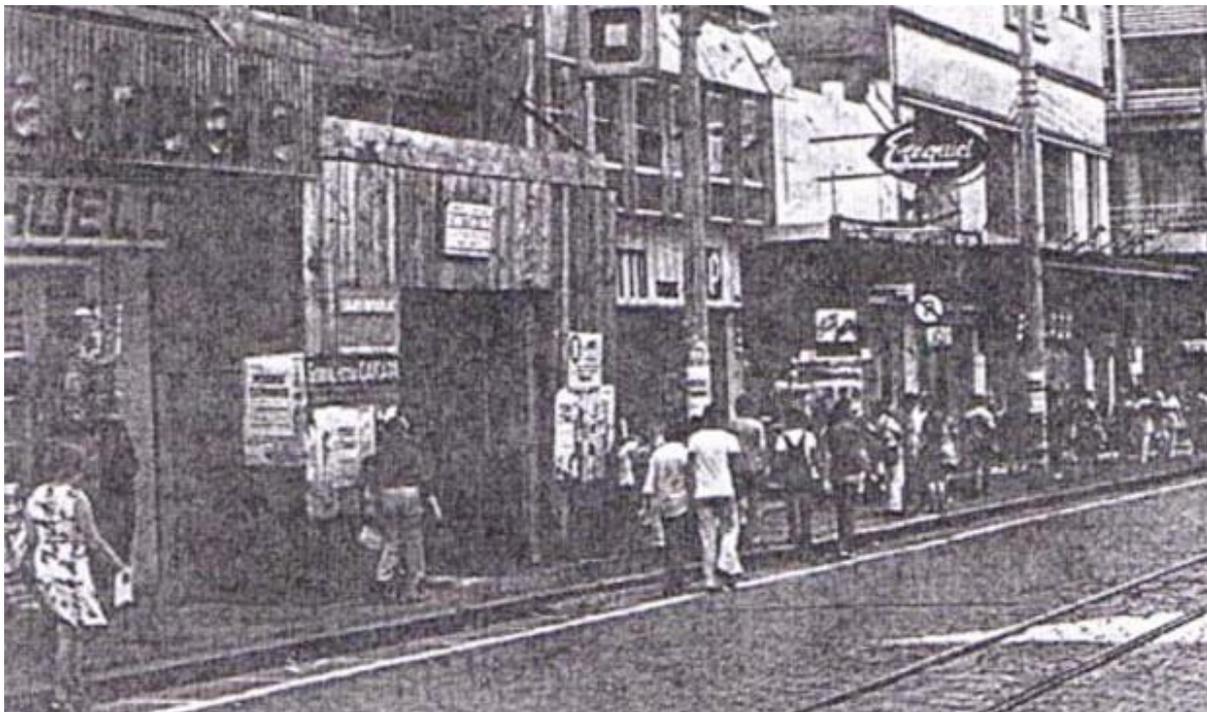
Uma importante intervenção dessa época foi a reformulação da tradicional rua Treze de Maio e parte da rua Costa Aguiar em um “calçadão” próprio para circulação de pedestres, bloqueada para o trânsito de automóveis, estratégia utilizada em várias cidades nessa época. Tratava-se de um plano urbanístico da Prefeitura que tinha como intenção resgatar o perfil cultural do Centro com a construção de uma grande praça de “convívio”, com calçamento, floreiras e iluminação voltados ao comércio e lazer das pessoas que usufruíam do Centro (SAMPAIO, 2001).

Essa medida, com exceção de algumas praças, foi a primeira mudança que favoreceu diretamente o espaço de circulação para pedestres no Centro. Na fotografia da década de 70, na Figura 3, é possível verificar que as calçadas eram estreitas e não suportavam o fluxo de pedestres que andavam na rua (leito carroçável) antes da construção do calçadão.

Nessa época, como a cidade não havia adotado o conceito de policentralidades do projeto de Prestes Maia, o Centro atraía pessoas de todo o município (moradoras do Centro ou não) e de cidades vizinhas que se deslocavam para esta região para compras, lazer e entretenimento. Dessa forma, o Centro era o único local da cidade que possuía um cenário com intenso comércio e serviços, com diversas praças e

parques, bons restaurantes, hotéis e cinemas, além de possuir uma área de “convívio” após a implantação do calçadão da tradicional rua Treze de Maio (Figura 4).

Figura 3. Rua Treze de Maio no início da década de 1970, antes da implantação do calçadão. Fonte:



Pedroso (2007).

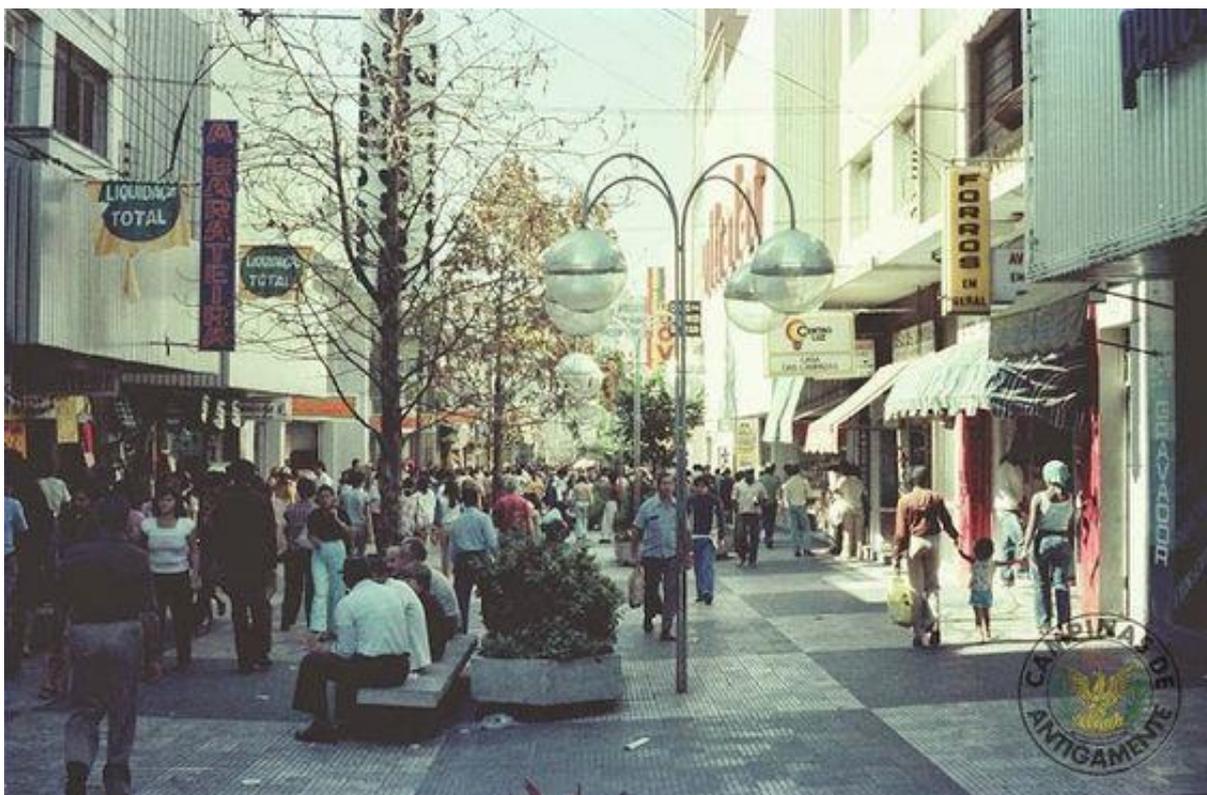


Figura 4. Rua Treze de Maio após construção da praça de “convívio” (1978). Fonte: [Campinasdeantigamente.com.br](http://Campinasdeantigamente.com.br).

Paralelamente, no mesmo período, com a política de abertura de novas estradas e com a recuperação e melhoria das existentes, houve a retomada das indústrias na região com a instalação de distritos industriais próximos às principais rodovias. Isso possibilitou a vinda de mais pessoas de outros municípios com o surgimento de novos postos de trabalho e a consequente expansão da mancha urbana do município de Campinas (PEDROSO, 2007).

A partir da década de 80, com o aumento descontrolado da verticalização e a intensificação da circulação de automóveis no Centro, a administração do município começou a se preocupar em organizar e controlar o crescimento além do esperado, preservando o entorno dos prédios históricos e organizando as linhas de transporte que atravessavam o Centro (PEDROSO, 2007).

Para isso, nos anos seguintes, a Prefeitura limitou o crescimento e a altura de novos edifícios no perímetro do centro histórico e implantou quatro terminais de ônibus municipais estratégicos, que foram instalados próximos à ferroviária e rodoviária: o Terminal Mercado I e II, na avenida Benjamin Constant, próximo ao Mercado Municipal; o Terminal Central II, na avenida Moraes Salles; e o Terminal Vicente Cury, também conhecido como Terminal Central, um dos principais pontos de conexão do transporte público municipal (PEDROSO, 2007). A implantação do Terminal no Viaduto ocupou a área de uma das poucas praças arborizadas do Centro, a Praça Lago dos Cisnes. A Figura 5 e a Figura 6 representam o antes e depois dessa mudança.

Os locais nos quais foram implantados os terminais sofreram grande impacto, pois não receberam intervenções urbanas suficientes para suportar a alta circulação desses geradores de fluxo de pedestres. Os passeios públicos para os pedestres, tanto para as pessoas que se deslocavam entre os terminais e rodoviária quanto para as que se deslocavam no Centro, continuaram estreitos e inadequados em relação à nova demanda.

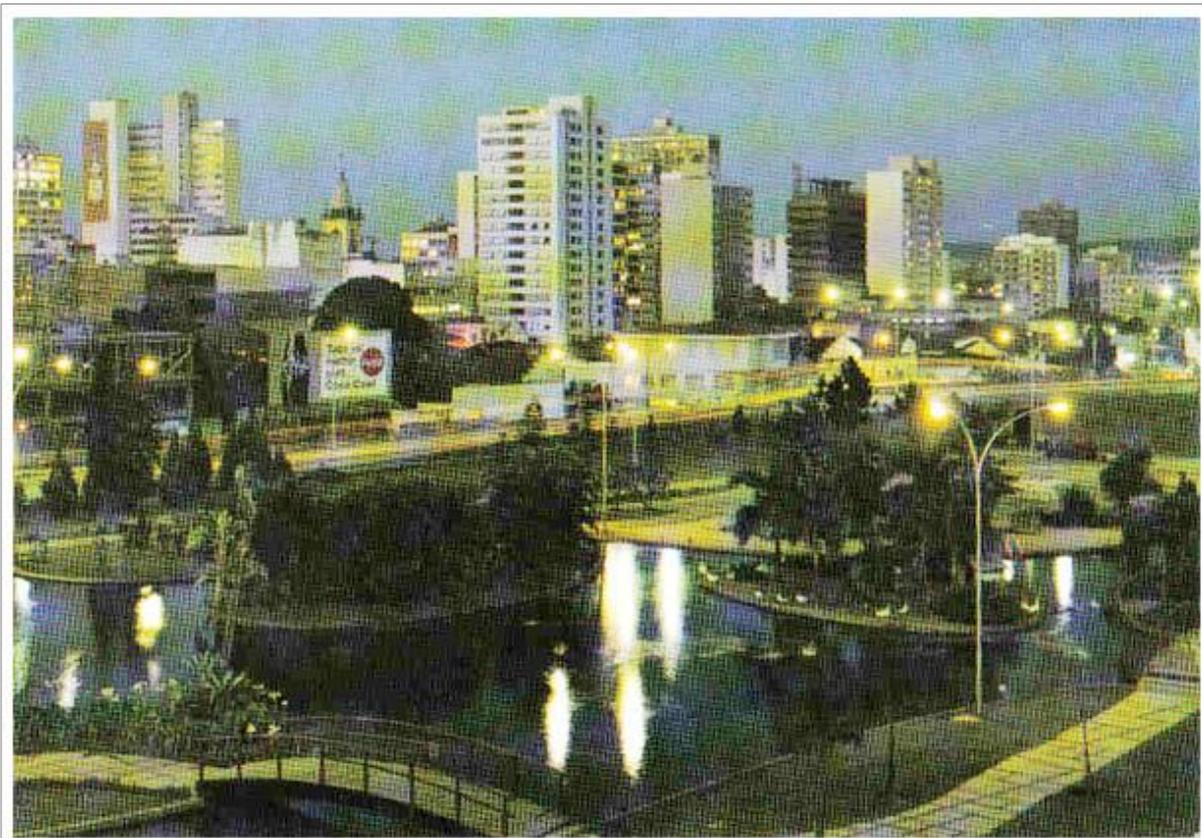


Figura 5. Praça Lago dos Cisnes na Praça Miguel Vicente Cury no início nos anos 1970. Fonte: SkyscraperCity, 2007.



Figura 6. Terminal Central de Campinas no mesmo local da antiga Praça Miguel Vicente Cury em 2015. Fonte: Correio Popular, 2015.

Outra intervenção nesse período foi a reforma do calçadão da rua Treze de Maio, com a retirada de obstáculos, floreiras, mesas e com a alteração do piso, por solicitação do Corpo de Bombeiros, e o início da construção de dois túneis para integrar os bairros Vila Industrial e São Bernardo, que foram segregados com a implantação da estação Ferroviária (PEDROSO, 2007). Tal integração somente favoreceu a mobilidade para carros, proibindo a passagem de pedestres no local. Para que os moradores destes bairros acessem o Centro a pé, é necessário passar por um túnel estreito e precário, que foi criado dentro da estação ferroviária (passagem subterrânea de 200 metros de extensão construído em 1918, tombada pelo Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural - Condepacc), ou fazer um caminho mais longo.

No final da década de 80, o cenário da cidade continua a se transformar e o Centro, até então a região mais valorizada da cidade, começa a perder o público da classe dominante com o surgimento de novas formas de comércio afastadas da área central, como hipermercados e o shopping, que se instalaram às margens de rodovias (Pedroso, 2007), resultando na apropriação por pessoas de baixa renda.

Assim, no início da década de 1990, o Centro de Campinas ficou marcado pelo fenômeno conhecido como popularização e expansão do comércio informal, um processo que, de acordo com Villaça (2001), aconteceu em várias cidades do Brasil.

Por volta da década de 1970 – variando um pouco conforme a metrópole –, os centros já estavam bastante abandonados, principalmente como local de compras, diversões e escritórios profissionais liberais da burguesia. [...] na década de 80, os centros principais já estavam quase totalmente tomados pelas camadas populares. Aquilo que se chama ideologicamente de “decadência” do centro é tão somente sua tomada pelas camadas populares, justamente sua tomada pela maioria da população (VILLAÇA, 2001, p.283).

O comércio informal utilizava a estratégia de instalação de pontos privilegiados do comércio ao longo das vias mais utilizadas pelos usuários de transporte coletivo. Por consequência, comerciantes e lojistas começaram a reclamar que estavam perdendo clientes devido a presença do comércio informal, na qual muitos, para atrair clientes, adotaram a prática de expor seus produtos na calçada e até mesmo de colocar seus vendedores do lado de fora para aumentarem as vendas. O acesso à cultura foi diminuindo gradativamente no Centro e os cinemas foram transformados em igrejas ou mudaram sua programação para filmes adultos (PEDROSO, 2007).

Por sua vez, por conta da popularização, a década também foi marcada por diversas discussões sobre revitalização na região central, com a participação da

Prefeitura Municipal de Campinas, das associações comerciais e de especialistas, como o geógrafo e urbanista Jordi Borja e o arquiteto Fábio Penteado (PEDROSO, 2007).

Segundo Pedroso (2007), a secretaria de planejamento enfatizava que as propostas de “megaprojetos” trariam modernidade ao Centro que estava “à beira de um colapso”, com seu crescimento desordenado e seu trânsito intensificado. Dentre as propostas sugeridas, as que se destacaram foram: a reformulação da rua Treze de Maio, que a transformaria em um “shopping”; a alteração do sentido do trânsito dos dois anéis viários que circulam o Centro (que seriam nomeados de Rótula e Contra Rótula); um novo calçadão, unindo a praça Largo do Rosário com a praça Guilherme de Almeida (praça do Fórum Municipal), que se prolongaria até a praça da Catedral Metropolitana, com um túnel no subsolo da avenida Francisco Glicério, para receber o fluxo de veículos; a construção de uma nova praça no quadrilátero entre as avenidas Moraes Salles, Francisco Glicério e as ruas Ferreira Penteado e José Paulino, com a intenção de implantar uma grande torre comercial e de demolir os edifícios de toda a quadra, com exceção do Palácio dos Azulejos, antiga sede do Paço Municipal, tombado como patrimônio histórico.

Após constantes discussões apenas o projeto Rótula foi realizado. O projeto foi implantado com a finalidade de organizar o fluxo de automóveis da região central, com a alteração do sentido das vias do anel viário em uma única direção.

Nesse período, houve uma preocupação quanto à recuperação das fachadas, e, para isso, foi criada uma lei de incentivo, com isenção parcial ou total do IPTU, para reformulação do Centro e recuperação das fachadas. O Conselho de Defesa do Patrimônio Artístico e Cultural de Campinas (CONDEPACC) encaminhou o projeto de revitalização para a área central a fim de convencer os comerciantes a melhorarem as fachadas. Desse modo, alguns comerciantes revitalizaram as fachadas e organizaram os prédios, investindo em escadas rolantes e elevadores, na tentativa de competirem com a estruturas do shopping, e o Largo do Rosário e o Fórum passaram por reformas (PEDROSO, 2007).

Em 2000, os trabalhadores informais se fortaleceram e criaram um sindicato, ganhando mais visibilidade e ficando cada vez mais organizados. Em julho de 2001, o então prefeito Antônio da Costa Santos (conhecido como Toninho), com a intenção de organizar o aumento dos trabalhadores informais, realizou o processo de cadastro

e regularização para pagamento de taxa anual pelo uso do espaço público (PEDROSO, 2007).

O prefeito tinha outros planos para o Centro da cidade, como a revitalização da Estação Ferroviária e do Palácio dos Azulejos para atender atividades culturais, mas como foi assassinado em 10 de setembro de 2001 seus projetos foram adiados e assumidos pela vice-prefeita Izalene Tiene. Entretanto, como faltava investimento privado para a realização das obras, a prefeitura decidiu reformar da maneira que podia arcar, com obras emergenciais para a reabertura do Palácio dos Azulejos e da Estação Ferroviária. Esses espaços sofreram algumas reformas, mas não como o planejado, e seu entorno continuou bastante degradado (PEDROSO, 2007).

Nessa mesma década, foi elaborado um manual pelo CONDEPACC e pelo Departamento de Uso e Ocupação do Solo (DUOS) para orientar o uso da publicidade. Comerciantes, de vários pontos do Centro, anteciparam as reformas antes mesmo de a prefeitura iniciar os trabalhos e até mesmo o comércio informal padronizou as barracas e abriu espaço para a passagem de pedestres (PEDROSO, 2007).

Em 2004, a Catedral Metropolitana foi reformada com recursos do Ministério da Cultura e a prefeitura iniciou as obras de revitalização nas áreas de comércio dos ambulantes e reformou, novamente, o calçadão da rua Treze de Maio para readequação do calçamento (PEDROSO, 2007).

Em janeiro de 2005, Hélio de Oliveira Santos assumiu a prefeitura e sua atuação no Centro foi marcada pelas implantações de redes de supermercado: o Varejão Oba, próximo ao Mercado Municipal; o Supermercado Dia (rede Carrefour), na avenida Orozimbo Maia e o Hipermercado Compre Bem (rede Pão de Açúcar), na avenida Senador Saraiva, no antigo terreno do supermercado Eldorado, que estava há vinte anos desocupado.

Em 2007, o Terminal Moraes Sales foi desativado e transformado para abrigar a Guarda Municipal de Campinas e, em 2008, foi inaugurado o novo Terminal Rodoviário Multimodal Ramos de Azevedo, com a função de substituir o antigo Terminal Rodoviário Doutor Barbosa de Barros, que já não atendia a demanda da cidade.

Após alguns anos sem obras na área central, a prefeitura de Campinas, em fevereiro de 2015, sob administração do prefeito Jonas Donizete, retomou os

trabalhos de revitalização<sup>6</sup> do Centro, definindo a Avenida Francisco Glicério como o ponto de partida para a repaginação de toda a região central.

Para a execução desta obra, a prefeitura conseguiu o apoio financeiro de diversos entes, empresas e organizações, envolvidas no projeto: o IAB Campinas (Instituto dos Arquitetos do Brasil); a CPFL (Companhia Paulista de Força e Luz); a TELCOMP (Associação Brasileira das Prestadoras de Serviços de Telecomunicações Competitivas), que reúne cerca de 20 empresas; a Associação Comercial de Campinas (ACIC); a EMDEC (Empresa Municipal do Desenvolvimento de Campinas); a Sanasa (Sociedade de Abastecimento de Água e Saneamento S/A); a SETEC (Serviços Técnicos Gerais); a Comgás (Companhia de Gás de São Paulo); o Sinduscon (Sindicato da Construção); e a ABCP (Associação Brasileira de Cimento Portland) (PMC, 2015).

De acordo com a prefeitura, as intervenções arquitetônicas deste projeto têm como propósito valorizar a acessibilidade, a mobilidade de pedestres, a estética e a limpeza visual do Centro tradicional (PMC, 2015).

A revitalização da avenida Glicério engloba 1,2 km da avenida, com extensão da avenida Orozimbo Maia até a avenida Aquidaban (região central), incluindo uma série de intervenções: o aterramento de toda a fiação, a instalação de nova iluminação, a substituição de toda a rede de água e esgoto, o alargamento das calçadas com troca do calçamento por material mais resistente e adequado, a desobstrução das calçadas com padronização das bancas de comércio, a sinalização sonora nos cruzamentos e a modernização das placas de sinalização de trânsito e dos pontos de ônibus (PMC, 2015).

A obra de revitalização da via foi iniciada, oficialmente, no dia 28 de fevereiro de 2015, com previsão de término em abril de 2016. No entanto, a obra sofreu alguns imprevistos e não foi totalmente finalizada até a data prevista, sendo entregue no dia 1º de julho de 2016 (MIRANDA, 2016).

O patrimônio histórico de Campinas também está em processo de recuperação, acompanhando o processo de revitalização. O projeto de restauro tem sido conduzido pela Associação Comercial e Industrial de Campinas (ACIC) junto ao Ministério da Cultura, financiado por empresas que têm investido por meio da Lei Rouanet, a lei de incentivo fiscal. A catedral Metropolitana e a Escola Estadual Carlos Gomes já foram

---

<sup>6</sup> Revitalização” é o termo escolhido pela prefeitura de Campinas para se referir às retomadas de intervenções na área central, independente do termo ser o mais adequado ao contexto.

recuperadas durante as obras da Avenida Francisco Glicério, em 2015, e a fachada da Basílica do Carmo está sendo restaurada, além de outros edifícios históricos, como o campus central da PUC e o Mercado Municipal, que estão na meta da recuperação. O Palácio dos Azulejos e o complexo ferroviário, que abrigam, respectivamente, o Museu da Imagem e do Som (MIS) e Estação Cultura, estão mantendo uma agenda de eventos artísticos.

Quanto à promessa da prefeitura em dar continuidade ao projeto, como inicialmente proposto, o prefeito afirmou que a ideia continua. No entanto, segundo a declaração dele ao jornal da cidade, “o país passa por um momento econômico delicado e nesse momento não teremos condição” (MIRANDA, 2016).

## **1.2 Dinâmica da estrutura urbana: conflito entre as escalas de mobilidade?**

De modo geral, com base nessas referências, percebe-se que a maioria das intervenções no desenho urbano não teve como foco o atendimento das necessidades da população local (entendidos como de interesse público), sendo, em sua maioria, projetos de interesse privado que usavam o espaço do Centro.

Para uma visualização geral do histórico das principais transformações no desenho urbano do Centro de Campinas, apresenta-se, na Tabela 1, um quadro-síntese, organizado por décadas.

Analisando o quadro-síntese, as obras emergenciais, feitas em 1890 para conter o surto da febre amarela, em pleno período de ascensão econômica da cidade, enfatiza o descaso de ações do município para o atendimento da população local, em que os moradores da região neste período não tinham sequer pavimentação nas ruas, tratamento de esgoto, lixo e água até a realização das obras.

Entende-se que em quase 150 anos de transformações no desenho urbano (1870-2016), com exceção das obras emergenciais de saneamento, apenas duas ruas do Centro receberam melhorias para circulação de pedestres: as obras do calçamento da rua Treze de Maio (apesar da necessidade de retirada de elementos qualificadores do espaço, por solicitação do corpo de bombeiros) e, recentemente, com a primeira ampliação do passeio público da área central, com a revitalização da avenida Francisco Glicério. Após décadas de redução do espaço de circulação dos pedestres para o atendimento do fluxo de automóveis, estes foram os únicos locais públicos de passeio do Centro que receberam melhorias diretas.

Período	Descrição das principais transformações no desenho urbano do centro de Campinas			
<b>Década de 1870</b>	Implantação da estação ferroviária.	Implantação de fábricas, bancos, sistema de armazenagem e de comunicação.		
<b>Década de 1890</b>	Obras emergenciais de canalização e tratamento de água e esgoto de autoria de Saturnino de Brito.			
<b>Década de 1930 à de 1970</b>	Alargamento das ruas Francisco Glicério e Campos Salles, transformando-as em avenidas.	Alargamento de várias outras ruas, como a General Osório, a Conceição, Benjamin Constant, a Tomás Alves e a Irmã Serafina.	Muitas construções foram demolidas para o alargamento de ruas, inclusive a Igreja do Rosário.	Demolição do Teatro Municipal em decorrência de sua estrutura condenada.
<b>Década de 1970</b>	Calçada Treze de Maio.			
<b>Década de 1980</b>	Limitação do crescimento e altura dos edifícios no perímetro do centro histórico.	Implantação de quatro terminais de ônibus municipais.	Implantação de dois túneis de acesso bairro-centro/centro-bairro.	Reformulação do Calçada da rua Treze de Maio com retirada de barreiras solicitadas pelo corpo de bombeiros
<b>Década de 1990</b>	Período de diversas discussões sobre a revitalização do centro.	Implantação do projeto Rótula.	Lei de incentivo para reformulação do centro e recuperação de fachadas. Reformas principais: Largo do Rosário e Fórum.	Projeto da CONDEPACC para fachadas comerciais da área central. Comerciantes reformaram as fachadas e investiram na modernização do interior das lojas.
<b>Anos 2000</b>	Cadastro e regularização do trabalho informal para pagamento de taxa anual pelo uso do espaço público.	Obras emergenciais para reabertura do Palácio dos Azulejos e da Estação Ferroviária para atender atividades culturais.	CONDEPACC e DUOS orientam o uso da publicidade no centro.	Reforma nas áreas do comércio de ambulantes e no calçada Treze de Maio.
	Reforma da Catedral Metropolitana por meio de recursos do Ministério da Cultura.	Inauguração do Supermercado Oba, do Supermercado Dia e do Hipermercado Compre Bem.	Implantação do novo Terminal Rodoviário Multimodal Ramos de Azevedo.	
<b>Anos 2010</b>	Revitalização da Avenida Francisco Glicério.			

Tabela 1. Principais transformações no desenho urbano do centro de Campinas. Fonte: Elaborado pela autora.

A reformulação da malha urbana da cidade para a implantação do planejamento urbanístico rodoviário, com o alargamento das vias de leito carroçável para ampliação do acesso do automóvel, sem a preocupação com o local de fluxo para pedestres, foi um dos principais motivos das más condições dos passeios públicos, que se encontram, em grande parte, estreitos e inadequados para a quantidade de pessoas que circulam na área central. Tornando, assim, as vias do leito carroçável, em sua maioria, melhores para a circulação de pedestres do que o próprio passeio público.

Até mesmo uma das poucas praças arborizadas no Centro foi substituída por um grande terminal rodoviário intermunicipal. A instalação da rodoviária e dos terminais municipais no Centro, criados para atender a mobilidade urbana da demanda de transporte público para as pessoas da cidade e da região metropolitana de Campinas, não englobou a melhoria dos passeios públicos para pedestres que se deslocam no Centro. A intermodalidade entre esses modais foi ignorada nesse projeto. Entende-se como intermodalidade a qualidade dos trajetos das pessoas entre os modais de transporte, ou seja, no caso, os percursos urbanos de deslocamento entre a rodoviária e os terminais municipais.

A adequação dos passeios públicos é um conceito recente adotado em parte pela administração da cidade. As intervenções recentes atendem, de modo superficial, o novo paradigma de mobilidade urbana, na qual questiona-se a priorização das viagens em veículos automotores, ao dar pouca importância aos percursos a pé. Há a falta de ampliação de passeios para a melhoria da acessibilidade ao pedestre, elementos qualificadores de espaço, e a intermodalidade para a qualidade de transferência entre modais.

Ao analisar as intervenções, pode-se concluir que as transformações que ocorreram no desenho urbano do Centro de Campinas para a mobilidade foram sempre limitadas ao atendimento das necessidades do sistema rodoviário, devido ao crescimento das atividades econômicas e, em raros casos, fez-se algo para melhorar a qualidade de circulação de pedestres no espaço público. Tal fato explica a falta de recursos oferecidos para o atendimento da mobilidade do pedestre e dos passeios públicos que se encontram praticamente sem cuidados e sem devida atenção.

Durante muito tempo, a cidade manteve seu foco contínuo e massivo ao atendimento da demanda da mobilidade regional de circulação de mercadorias e automóveis. Com o intenso desenvolvimento regional, Campinas tornou-se um ponto privilegiado de circulação de produtos e serviços, um centro de distribuição do interior do Estado e da Região Metropolitana de Campinas (RMC), marcada pela importância dos entroncamentos ferroviário e rodoviário que a cidade possui.

Com o desenvolvimento desigual do espaço urbano do Centro, sempre voltado para atender o mercado, é possível compreender como a importância regional ditou o padrão de mobilidade da cidade que, sem o planejamento integral, excluiu o atendimento da mobilidade intraurbana.

De acordo com Villaça (2001, p.17), “no amplo campo dos estudos territoriais, tem havido nas últimas décadas um crescente desenvolvimento das investigações regionais e uma surpreendente estagnação dos estudos intraurbanos”. A expressão “intraurbana”, adotada por ele, refere-se ao arranjo interno dos espaços urbanos, sobre “o conjunto da cidade e sobre a articulação entre suas várias áreas funcionais, ou seja, sobre a estrutura intraurbana”, entendida como a dinâmica que ocorre dentro da cidade, em que a necessidade do deslocamento cotidiano do ser humano dominará a estruturação desse espaço.

Quando se fala em transportes, refere-se sempre ao transporte de mercadorias, ou do capital em suas várias formas, mas nunca ao transporte intra-urbano de passageiros. Deixa então uma pista que nos leva à hipótese de que, se desejamos estudar o processo de estruturação intra-urbana, deve abordar-se não a circulação do capital no ambiente construído, sob qualquer uma de suas formas, mas a circulação de seres humanos [...] (VILLAÇA, 2001, p.42).

A diferença entre a estruturação do espaço regional e intraurbano apresentada por Villaça (2001) refere-se, respectivamente, ao domínio dos deslocamentos da energia, das informações, do capital constante e das mercadorias em geral (até mesmo da mercadoria força de trabalho) e à estruturação com base nas condições de deslocamento do ser humano, ora enquanto portador da mercadoria da força de trabalho (deslocamento casa/trabalho), ora enquanto consumidor (deslocamento casa-compras, casa-lazer, escola, etc.).

A expansão da produção agrícola e o processo de industrialização que a cidade de Campinas foi submetida ao longo das décadas delinearam o desenho da área central com foco no atendimento da escala de mobilidade regional, para atender às necessidades de reprodução do capital. Portanto, há um conflito entre os diferentes papéis que o Centro deveria atender e os projetos que a cidade formula para a mobilidade.

Há evidências suficientes para acreditar que as grandes transformações observadas no processo de urbanização de Campinas raramente previam melhorias nos passeios públicos para a circulação das pessoas no espaço urbano, ou seja, o desenvolvimento foi planejado e direcionado para o transporte de circulação de cargas e mercadorias visando o atendimento de interesses econômicos regionais e não o atendimento das necessidades humanas e das relações de espaço e sociedade, portanto, de interesses públicos.

Por sua vez, ao não planejarem as escalas de mobilidade como um todo, excluindo as escalas da mobilidade peatonal, ou ao fazê-lo, as realizaram de forma fragmentada, as infraestruturas planejadas para atender a mobilidade regional impactaram diretamente na baixa qualidade da mobilidade intraurbana da cidade (seja das condições do transporte público, das ciclovias e dos passeios públicos para o pedestre), de modo que a função regional extrapola a função local e limitam e dificultam ações possíveis de melhorias para o atendimento das necessidades cotidianas de circulação de pessoas nos espaços públicos da cidade.

Campinas tem um grande potencial para oferecer mais recursos para atender as necessidades de mobilidade a pé e incentivar a população a se apropriar do espaço público da cidade com qualidade.

Exigir a priorização da acessibilidade e da mobilidade para pedestres a fim de resgatar o espaço perdido em obras que somente priorizavam os deslocamentos por automóveis, assim como valorizar o convívio e o uso da área central para pessoas, é um bom caminho para colaborar na recuperação dos espaços públicos. No entanto, para que as mudanças tenham um resultado satisfatório, é necessário que os projetos de recuperação tenham continuidade na área central como um todo, não somente focados no centro histórico, nas vias principais ou em obras pontuais que valorizam apenas parte do Centro.

Neste capítulo podemos entender que as condições críticas da realidade da mobilidade peatonal são reflexos do processo histórico de transformação do desenho urbano do Centro de Campinas que condicionaram a dinâmica da estrutura urbana atual. Uma cidade na qual os investimentos em infraestrutura foram direcionados às necessidades do capital, enquanto a qualidade de vida pública dos moradores ficou em segundo plano, resultando em um planejamento que não foi abordado de forma integral. Como uma das consequências desse processo, os problemas de mobilidade se aprofundaram em várias escalas.

A seguir, para compreender quais seriam as condições ideais de espaço públicos para o pedestre, serão apresentadas considerações de autores que estudam a mobilidade peatonal e os níveis de escalas de planejamento correspondentes, com a intenção de elencar as principais soluções contemporâneas e os caminhos possíveis para a melhoria do espaço público para o pedestre.

## **CAPÍTULO 2: Mobilidade Peatonal nas Cidades Brasileiras: Diagnóstico, Conceitos e Marcos Legais**

No capítulo anterior, entendemos que o Centro de Campinas foi constantemente um objeto de atenção política, um alvo de projetos urbanos que impactaram diretamente no âmbito social. A importância regional dada à cidade, marcada a partir da implantação das ferrovias e do planejamento urbanístico rodoviário, realizados sem o cuidado em atender a mobilidade intraurbana, prejudicaram a qualidade do deslocamento cotidiano de seus habitantes, principalmente ao que se refere à mobilidade dos pedestres.

Neste capítulo, iremos ver que este perfil de planejamento da mobilidade não é uma característica exclusiva desse município, mas da maioria das grandes cidades brasileiras e até mesmo de outras cidades do mundo. Veremos também que a crítica a esse tipo de planejamento não é de hoje. Do ponto de vista teórico, essa discussão começa na década de 1960 com a ativista americana Jacobs (1961), mas vários outros urbanistas como Lynch (1960) e Gehl (2013) buscaram compreender como os pedestres se apropriam dos espaços para possibilitar a melhora das condições de circulação nas cidades. Em relação aos marcos legais, as políticas públicas brasileiras têm apresentado alguns avanços nesse sentido, que também são abordados nesse capítulo.

### **1.3 Diagnóstico da mobilidade nas grandes cidades brasileiras**

A partir do século XX, no Brasil, a relação da sociedade com o território passou por transformações profundas com o desenvolvimento do transporte rodoviário. As Políticas Públicas das cidades brasileiras, assim como as de outras cidades do mundo, seguiram as forças do mercado e passaram a estimular o modal rodoviário com grandes investimentos na construção de rodovias, na implantação da indústria automobilística e nos incentivos ao transporte individual, oferecidos à sociedade como objeto de valor, status, beleza, prestígio, privacidade e independência, com o discurso de que as cidades deveriam se modernizar (PMSP, 2012).

Essa realidade favoreceu a ocupação dos carros nas ruas e permitiu que as cidades crescessem de forma desordenada com o excesso de estruturas, com dimensões e escalas superdimensionadas, criadas para atendê-los. Nas palavras de Secchi, “as consequências do forte crescimento da mobilidade foram enormes. (...)”

mudaram-lhe a estrutura, o modo de funcionar, as relações com a constituição física do espaço urbano e com sua estética” (SECCHI, 2006, p.109).

Segundo informações da ANTP (Associação Nacional de Transportes Públicos), essa ocupação do automóvel acontece na maioria das grandes cidades brasileiras, sendo que “aproximadamente 20% da população das grandes cidades, detentora dos meios motorizados privados de transporte (de automóveis, sobretudo), ocupa quase 80% das vias públicas” (BRASIL, 2007).

De acordo com esses dados, a charge abaixo (Figura 7) representa claramente a realidade e desigualdade na ocupação do espaço público das grandes cidades brasileiras.



Figura 7. Charge da mobilidade urbana. Fonte: Ciclos de vida. Disponível em: <http://wp.clicrbs.com.br/ciclosdevida/page/2>.

A cidade de Campinas (objeto de estudo) não foge desse padrão e segue essa tendência nacional. Em 2003, dados disponibilizados pela EMDEC já apontavam que 80% das principais vias estavam dominadas pelos automóveis, em que neles eram transportados apenas 20% da população (BRYAN, 2011).

Dessa forma, a insuficiência de investimentos no transporte coletivo nessas cidades foi tornando o automóvel próprio em uma aparente necessidade, que somente colaborou para um aumento do volume desse tipo de veículos no espaço público, apesar da maioria da população não ter condições de adquirir esse bem material, devido aos altos custos de compra e manutenção.

Em decorrência dessa prática massiva durante décadas, o traçado viário não acompanhou o aumento do número de veículos e esse sistema saiu de controle. Por consequência do crescimento desenfreado do transporte individual nas vias públicas, o congestionamento de tráfego rodoviário e os trajetos longos para a jornada de trabalho tornaram-se comuns problemas cotidianos.

Esse caos espacial, presente na paisagem urbana brasileira, contribuiu para uma distribuição desigual do espaço público e conseqüente agravamento da poluição, dos acidentes e da falta de segurança nas cidades, colaborando automaticamente com o afastamento da vivência nos espaços públicos.

O automóvel além de ser o modal que mais ocupa espaço das vias urbanas (Figura 8) é o que mais usa energia para se locomover, o que possui maior custo de funcionamento e manutenção, o que mais polui o ambiente (BRYAN, 2011) e o que menos transporta pessoas (Figura 8). Sob esta ótica, pode-se dizer que o carro é o transporte menos eficiente.

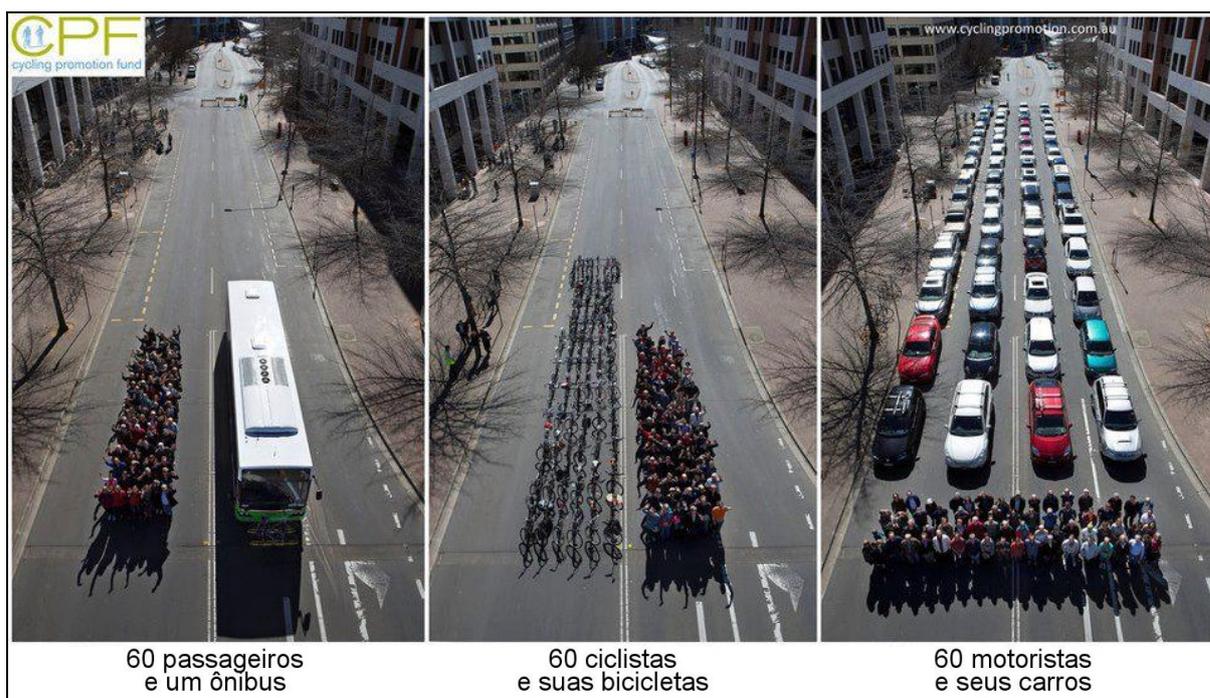


Figura 8. A imagem ilustra a comparação do espaço ocupado por 60 pessoas que utilizam o carro, ônibus e bicicleta. Fonte: <http://mobilidadesustentavel.zip.net/>.

Mesmo assim, ainda é comum nas grandes cidades brasileiras que a largura das calçadas seja diminuída, no intuito de ampliar a via para os veículos privados, mesmo que estes transportem um número reduzido de pessoas. Geralmente, as calçadas, além de serem estreitas em relação ao volume de pessoas que circulam, ainda precisam dividir esses espaços com serviços urbanos como postes, lixeiras, caçambas, entre outros.

Concordando com o raciocínio de Carvalho (2014), exposto na citação a seguir, para garantir espaço adequado para o transporte público, para os ciclistas e pedestres, a demanda deve ser dimensionada pelo volume de pessoas que transitam por essas áreas e não pelo volume de veículos, como ocorre hoje em dia nas cidades

brasileiras. A forma de planejamento atual de quantificar a demanda de mobilidade pelo volume de veículos despreza a condição de deslocamento imprescindível para a segurança e vitalidade urbana que se dá, sobretudo, a partir da circulação a pé.

Poder caminhar pelas ruas com conforto e segurança é um dos principais elementos qualificadores da vida urbana. Toda viagem, seja qual for o modo, começa e termina com o deslocamento a pé. Portanto, a escolha do tipo de rua ou soluções de tráfego para qualificação do espaço público deve partir da valorização do deslocamento essencial humano, ou seja, da mobilidade do pedestre.

Esse cenário do esgotamento das ações aponta para uma urgente mudança na cultura do planejamento das cidades, dos transportes e do desenho urbano (BAIARDI, 2012).

Essa necessidade de mudança reflete um novo pensamento, com foco na reconstrução dos valores, tanto das políticas públicas quanto dos urbanistas e da sociedade, para que estimulem a prática de deslocamentos de maneira mais efetiva, minimizar os problemas causados pela priorização do automóvel e resgatar a interação na vida urbana nos espaços livres públicos para construir cidades mais humanas e sustentáveis, propiciando melhor qualidade de vida para a população.

Essa mudança de cenário no Brasil define novas carências e necessita de um planejamento com procedimentos mais adequados e coerentes com a realidade cotidiana da população, criando espaços públicos seguros, socialmente fortes e economicamente ativos.

Quanto à qualificação dos espaços para a recuperação da cidade para os pedestres, vemos a seguir, que a mera existência ou ampliação de uma calçada não é o bastante. Para garantir qualidade de vida urbana para os pedestres, o espaço público também precisa ser readequado de acordo com as necessidades da escala humana.

#### **1.4 Cidade para os pedestres: origens e desdobramentos do debate no planejamento e desenho urbano**

A introdução devassadora do automóvel nas cidades criou um espaço urbano para grandes distâncias e alta velocidade que não atende às necessidades dos pedestres e não garante qualidade de vida urbana.

Partindo da premissa de Jacobs (1961) e Lynch (1960), pioneiros no debate sobre espaço público para pessoas, e de outros autores como Gehl (2013) e Lamas (1993;2007), que são amplamente utilizados como base das discussões atuais sobre desenho urbano, a seguir, é discutido o ponto de vista desses autores sobre planejamento das cidades.

Jacobs (1961), ativista americana e cientista social que nos anos 1960 militou contra a hegemonia do automóvel no processo de planejamento e desenho das cidades dos Estados Unidos, considera a “diversidade” a base fundamental de uma vida urbana. Para ela, as cidades monótonas contêm sementes de sua própria destruição e as cidades vivas, diversificadas e intensas, contêm as sementes de sua própria regeneração, com energia de sobra para resolver os problemas e necessidades locais.

A aparência das coisas e o modo como funcionam estão inseparavelmente unidos, e muito mais nas cidades do que em qualquer lugar. [...] É tolice planejar a aparência de uma cidade sem saber que tipo de ordem inata e funcional ela possui (JACOBS, 1961).

A autora explica que para planejar a estrutura de bairros eficientes, as cidades devem almejar o fomento de ruas vivas e atraentes, que os tecidos das ruas formem uma malha contínua, que os parques, praças e edifícios integrem essas ruas com uma identidade funcional e que os edifícios de uso misto devem ser incentivados, pois são uma ótima opção para fazer a calçada mais atrativa e segura, promovendo a vida pública local (JACOBS, 1961).

Em sua obra, Jacobs (1961) aponta quatro condições indispensáveis para gerar diversidade: deve haver densidade suficientemente alta de moradores (necessidade de concentração); os bairros devem ter o maior número possível de segmentos que a compõem e atender a mais de uma função principal; de preferência, a mais de duas, estas devem garantir a presença de pessoas que saiam de casa em horários diferentes e estejam nos lugares por motivos diferenciados, mas sejam capazes de utilizar boa parte da infraestrutura (necessidade de usos principais combinados); as quadras em sua maioria devem ser curtas, pois essas permitem alternativas de percursos para várias direções dentro de limites razoáveis de distância e permitem que os fluxos se distribuam por ruas que provavelmente permaneceriam desertas (necessidade de quadras curtas); e o bairro deve ter uma combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados e incluir boa porcentagem de prédios

antigos (necessidades de prédios antigos). Essa mistura deve ser bem compacta, de modo a gerar rendimento econômico variado.

Segundo a autora, essas condições são obrigatórias para criarem combinações de usos economicamente eficazes para o distrito ter condições de desempenhar seu potencial: “todas as quatro, associadas, são necessárias para gerar a diversidade urbana. A ausência de qualquer uma delas inutiliza o potencial do bairro” (JACOBS, 1961, p.166).

Para Lynch (1960), urbanista americano, também da década de 1960, um elemento complementar, que deve ser explorado nos espaços públicos das cidades, é a “legibilidade”. Esta contribui como um comunicador da mobilidade no espaço público e a capacidade de o local permitir que o indivíduo tenha uma imagem clara do espaço, possibilitando que se desloque com facilidade. Portanto, um espaço público com legibilidade é um espaço organizado, intuitivo e de fácil identificação das partes e da estruturação do todo, e a “facilidade com que cada uma das partes [da cidade] pode ser reconhecida e organizada em um padrão coerente” (LYNCH, 1960, p.2).

Em seus estudos, escreveu sobre como reconhecer e melhorar as formas visuais de uma cidade, como base em como as pessoas se orientam no ambiente urbano, produzindo a ideia de mapas mentais. Lynch (1960) considera que as formas das cidades podem expressar algumas funções fundamentais que auxiliam na percepção do ambiente.

Para o autor, o sentido se localiza na possibilidade de distinguir caminhos (vias), limites, bairros, nódulos (nodais) e pontos de referência (marcos) na paisagem. As “vias” são entendidas como os caminhos pelos quais se circulam habitualmente, as ruas, as calçadas, as ferrovias, entre outros; os “limites” são os elementos lineares que delimitam fronteiras, quebras de continuidade, que podem ser rios, lagos, rodovias, muros e paredes; os “bairros” se referem a uma área identificada como comum, portanto divididos e nomeados por um padrão de identidade; os “nodais”, também conhecido como cruzamentos, são locais estratégicos que permitem deslocamentos variados, comuns próximos a marcos e cruzamento de vias; e os “marcos”, elementos de singularidade e de referência.

Gehl (2013), arquiteto e urbanista dinamarquês (formado desde 1960), conhecido por ser especialista em “escala humana” e em uso do espaço público pelas pessoas, explica a diferença de planejamento pelo que chama de arquitetura dos 5 km/h e dos 60 km/h. Quando se planeja a cidade para a arquitetura dos 60 km/h, a

arquitetura que atende a escala dos automóveis, as áreas são ampliadas, os prédios são mais altos e as placas maiores – porque serão vistas rápidas e de longe, mas, para quem é pedestre e está nesse local, esta arquitetura é superdimensionada, o lugar torna-se monótono, frio, sem vida, já que tudo é muito distante, vazio, repetitivo e em grandes proporções. Enquanto que a arquitetura dos 5 km/h terá uma linguagem adequada ao nível dos olhos dos pedestres com elementos qualificadores que se harmonizam com as necessidades do corpo humano.



Figura 9. Fotos de Denver Avenue Portland, Oregon, Estados Unidos, cidade recuperada para os pedestres. Exemplo de arquitetura dos 5 km/h. Fonte: Gehl e Gemzoe, 2002.

Para Gehl e Gemzoe (2002), em seus estudos, a cidade de Portland em Oregon (Figura 9) é um bom exemplo de cidade norte-americana recuperada. Portland, mesmo sendo uma cidade intensivamente dominada por carros, conseguiu alterar o cenário priorizando o pedestre e o transporte público, a partir da década de 1970. Atualmente, possui espaços públicos atrativos com numerosos parques e praças para descanso e permanência, com calçadas mais amplas e seguras, com melhorias na qualidade do transporte público.

De acordo com Gehl (2013, p.33), “trabalhar com a escala humana significa, basicamente, criar bons espaços urbanos para pedestres [...]”. Aplicar a escala humana no desenho urbano vai exigir novos modos de pensar a cidade. Para que isso seja possível, de acordo com o autor, as cidades precisam ser planejadas a partir das necessidades das pessoas. Portanto, para garantir bons acessos ao pedestre, a qualidade urbana na pequena e média escala é crucial, o projeto das cidades para as pessoas deve considerar a “vida” e o “espaço” da cidade como ponto de partida (GEHL, 2013).

A menor escala ao qual Gehl (2013) se refere, nomeada por ele como “escala vida”, corresponde à relação direta do homem com o espaço. Esta deve possuir

elementos que proporcionem ao homem experiências sensoriais positivas. Para isso, as calçadas devem permitir acessibilidade e possuir uma frequência de elementos qualificadores como, jardins e arborização, mobiliário urbano e edifícios com fachadas ativas, entendidos como essenciais para o conforto e segurança dos pedestres que usufruem do espaço urbano. A “escala espaço”, intermediária, se relaciona aos lugares e à organização dos edifícios e do espaço público, e é nesta que se planeja como os bairros da cidade devem ser projetados. A maior, a “escala edifício”, é a cidade vista do alto, que abrange bairros, funções e instalações de tráfego.

Cada uma tem a sua própria regra e sua função, mas os três níveis deveriam produzir um espaço público que ofereça conforto, bem-estar e qualidade de vida pública às pessoas (GEHL, 2013).

Segundo Gehl (2013), o planejamento normalmente desconsidera a menor escala, a escala “vida”, e planeja a cidade apenas nas duas maiores, escala “espaço” e “edifício”. No entanto, por conta da falta de atendimento dessa escala, em quase todos os casos, verificou-se a impossibilidade de garantir boas condições de vida urbana. Portanto, trabalhar com a menor escala é essencial para alcançar melhores condições de urbanidade. Essa escala deve estar muito bem integrada no planejamento e desenvolvimento da cidade.

De acordo com o autor, na escala “vida”, as calçadas devem garantir acessibilidade nos percursos urbanos e linhas de visão livre de obstáculos, permitindo um passeio seguro com boa visão do todo. A existência de equipamentos de segurança como rampas, faixas e semáforos permite a travessia segura das ruas, e a sinalização com informação sobre o local facilita a orientação pela cidade e o acesso a outros meios de transporte (GEHL, 2013).

Jardins e arborização têm um papel fundamental entre os elementos do espaço urbano, já que as árvores fornecem sombra e conforto sob o sol, refrescam e limpam o ar, ajudam a definir o espaço urbano e destacam pontos importantes (GEHL, 2013).

Em relação ao mobiliário urbano, bancos durante o percurso são essenciais para o descanso e a socialização dos pedestres. O posicionamento de bancos e cadeiras no espaço da cidade voltados para a melhor visão da vida na cidade são usados com muito mais frequência do que aqueles que não oferecem a visão de outras pessoas. O agrupamento de bancos cria um ambiente para conversa favorecendo a permanência e a vivência nesses espaços. A iluminação do espaço urbano tem grande impacto na orientação, qualidade visual e segurança à noite. As

placas de sinalização também são fundamentais, com informações sobre pontos de referência e orientação na cidade (GEHL, 2013).

Gehl (2013) orienta também a necessidade de unidades estreitas e fachadas ativas. Estas garantem grande variedade de experiências visuais e maior relação e interesse das pessoas com a cidade. Longas áreas muradas e vitrines de lojas fechadas ao longo da rua impedem o contato visual entre o exterior e o interior e deixam o caminhar monótono, aumentando a sensação de insegurança.

As fachadas ativas mencionadas pelo autor correspondem às atividades instaladas no térreo das edificações de acesso aberto à população de forma que permitam uma maior interação das pessoas que circulam pelos passeios públicos a fim de fortalecer a vida urbana (PMSP, 2013).

Lamas (1993;2007), arquiteto português formado em 1972 e especialista em morfologia urbana e desenho urbano, também dedicou parte de sua obra para uma discussão relacionada às escalas de planejamento da forma urbana. Para ele, a compreensão e a concepção dessas formas podem ser analisadas por diferentes unidades de leitura. Entende-se que a noção do desenho urbano se refere a conjuntos de diversas grandezas e complexidades que são constituídas pela composição de diferentes unidades espaciais e elementos morfológicos.

De acordo com Lamas (1993;2007), o conjunto de elementos morfológicos relacionados a cada unidade espacial<sup>7</sup> são também divididos em três níveis: dimensão “rua”, “bairro” e “cidade”.

A dimensão “rua” está relacionada aos edifícios (fachadas e planos marginais), o traçado das ruas e desenho do solo, árvores ou estrutura verde e mobiliário urbano. A dimensão “bairro” corresponde a uma estrutura de ruas, praças, quarteirões, edifícios, jardins e áreas verdes. Já a dimensão “cidade” define-se pela distribuição do microssistema de arruamentos e dos bairros que se articulam entre si e com o suporte geográfico, sendo possível assimilar alguns tipos reconhecíveis, como cidades com malhas lineares ou radioconcêntricas, conjunto de bairros e as grandes infraestruturas viárias (LAMAS, 1993;2007).

---

<sup>7</sup> Lamas (2007) divide as unidades espaciais em três níveis de escala: Dimensão Sectorial - a escala da rua; Dimensão Urbana - a escala do bairro e Dimensão Territorial - a escala da cidade. A fim de facilitar a compreensão estes foram nomeados como Dimensão “rua”, “bairro” e “cidade”.

De acordo com Lamas (1993;2007), o meio urbano pode ser objeto de várias leituras, mas a forma urbana só pode ser estudada e entendida analisando-se simultaneamente os diferentes níveis:

As disciplinas espaciais utilizam o método de aproximações sucessivas, começando por conceber o objeto na sua generalidade, descendo em seguida por etapas até aos diversos pormenores. A possibilidade de processos de feedback (retorno) e de trabalho simultâneo em várias escalas permite, em qualquer momento, repensar o trabalho, enriquecendo-o. [...] A cada escala de intervenção correspondem aos seus próprios valores espaciais. Em cada mudança de escala, o produto enriquece-se pela introdução de novos valores e elementos morfológicos cada vez mais próximos da realidade (LAMAS, 1993;2007, p.76).

Os níveis são a formalização e composição do desenho urbano. No planeamento do desenho urbano, todas as questões devem estar integradas e resolvidas (LAMAS 1993;2007).

Como pode ser visto, sintetizado na Tabela 2, as escalas “vida”, “espaço” e “edifício” mencionadas por Gehl (2013) relacionam-se com os mesmos elementos morfológicos apresentados por Lamas (2007), como as dimensões “rua”, “bairro” e “cidade”. No entanto, Lamas (1993;2007) estuda esses elementos para compreender a forma urbana e a composição do desenho urbano e Gehl (2013) fala sobre a importância desses elementos na vida das pessoas que circulam na cidade, ou seja, fazem estudos que se complementam e contribuem para uma melhor leitura dos espaços públicos da cidade pensada para o uso das pessoas.

<p><b>Dimensão “rua” - Lamas (1993;2007)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Traçado das ruas e desenho do solo;</li> <li>- Edifícios (fachadas e planos marginais);</li> <li>- Árvores ou estrutura verde;</li> <li>- Mobiliário urbano.</li> </ul>	<p><b>Escala “vida” - Gehl (2013)</b></p> <p><i>Relação do homem com o espaço.</i></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Acessibilidade;</li> <li>- Edifícios com fachadas ativas;</li> <li>- Jardins e arborização;</li> <li>- Mobiliário urbano.</li> </ul>
<p><b>Dimensão “bairro” - Lamas (1993;2007)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Estrutura de ruas, edifícios, quarteirões, edifícios, jardins e áreas verdes.</li> </ul>	<p><b>Escala “espaço” - Gehl (2013)</b></p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- Planejamento dos bairros;</li> <li>- Organização dos edifícios;</li> <li>- Organização do espaço público.</li> </ul>

<b>Dimensão “cidade” - Lamas (1993;2007)</b>	<b>Escala “edifício” - Gehl (2013)</b>
<ul style="list-style-type: none"> <li>- Conjunto de bairros;</li> <li>- Malhas lineares ou radioconcêntricas;</li> <li>- Grandes infraestruturas viárias.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Cidade projetada do alto.</li> <li>- Abrange bairros, funções e instalações de tráfego.</li> </ul>

Tabela 2. Síntese da analogia das escalas “vida”, “espaço” e “edifício” mencionadas por Gehl (2013) com as dimensões “rua”, “bairro” e “cidade”, apresentados por Lamas (2007). Fonte: Elaborado pela autora.

Dessa forma, entende-se que, para recuperar o espaço público para os pedestres e permitir uma vida urbana mais saudável, é necessário que todas as escalas da cidade contribuam para uma paisagem urbanística de acordo com o uso cotidiano das pessoas, focadas para um bem comum. O planejamento desses ambientes deve ser coerente com as necessidades da pequena escala e elaborado a partir do conhecimento da realidade local.

Conforme apresentado, no desenho de uma cidade, tudo o que se constrói causa um impacto em níveis diferentes e a maneira com que esse ambiente é desenhado influencia diretamente na forma como as pessoas o utilizam.

Em vista disso, é necessário mudar o tipo de desenho urbano que estamos construindo. O planejamento do espaço público deve ser realizado nas três escalas favorecendo a apropriação, uso e mobilidade dos pedestres com base em uma visão sistêmica e integrada da dinâmica urbana da cidade.

### **1.5 Marcos legais para o alcance da acessibilidade e mobilidade no Brasil**

Muitas ações vêm sendo feitas no Brasil para garantir a construção de uma cidade acessível às pessoas portadoras de deficiência e mobilidade reduzida. Há aproximadamente 30 anos, a Legislação Federal e Estadual vem inserindo leis sobre o assunto no país. O segmento das pessoas com deficiência ganhou visibilidade pela primeira vez em 1993, quando foi colocada em prática a Lei nº 7.853/1989, que dispõe sobre a Política Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência, reestrutura a CORDE (Coordenadoria Nacional para a Integração da Pessoa Portadora de Deficiência), em que consolida as normas de proteção, institui a tutela jurisdicional de interesses coletivos ou difusos dessas pessoas, dispõe a atuação do ministério público, define crimes e dá outras providências (BRASIL, 1989). Segundo a Secretaria de Direitos Humanos (2012a), a CORDE “[...] foi encarregada de elaborar

planos, programas e projetos, voltados para implantação da Política Nacional para Integração das Pessoas Portadora de Deficiência”.

Em 1999, o Decreto nº 3.298 estabeleceu o Conselho Nacional dos Direitos da Pessoa Portadora de Deficiência (CONADE) como órgão superior de deliberação coletiva, atribuindo-lhe como principal função garantir a implementação da Política Nacional de Integração da Pessoa Portadora de Deficiência.

No ano seguinte, o assunto avançou ainda mais com novas leis que abordaram assuntos como atendimento prioritário e acessibilidade ao meio físico e, em 2004, foram regulamentadas com o chamado de decreto da acessibilidade, o Decreto n.º 5.296 (Brasil, 2004). A partir desse decreto, o Brasil apresentou grande avanço na implementação da acessibilidade.

Inserido nesse processo de desenvolvimento, em 2006, a Secretaria de Direitos Humanos, com apoio da CONADE, promoveu a I Conferência Nacional dos Direitos da Pessoa com Deficiência com o objetivo de analisar os obstáculos e avanços da Política Nacional para a integração da pessoa com deficiência, tendo como tema central “Acessibilidade: você também tem compromisso” representando um marco histórico, social e político no país (SDH, 2012). Essa Conferência teve a participação da sociedade civil, dentre eles, pessoas com deficiência, com o intuito de discutir, avaliar e aprimorar, em conjunto com o governo, as políticas públicas do segmento. A participação coletiva e democrática permitiu que as pessoas com deficiência e mobilidade reduzida também pudessem participar das discussões sobre os programas e políticas que lhe dizem respeito diretamente conforme o lema “Nada sobre nós, sem nós” (SDH, 2012).

O governo também desenvolveu programas informativos para promover a construção de uma cidade mais acessível, dentre eles, o programa Brasil Acessível, desenvolvido pelo Ministério das Cidades. O programa reúne um conjunto de ações dividido em seis cadernos de conteúdo temático específicos, tendo como objetivo “[...] estimular e apoiar os governos municipais e estaduais a desenvolver ações que garantam a acessibilidade para pessoas com restrição de mobilidade aos sistemas de transportes, equipamentos urbanos e à circulação em áreas públicas” (CIDADES, 2006).

Como forma de conscientização da sociedade, a Prefeitura Municipal de São Paulo (PMSP) publicou em 2007, juntamente com a Secretaria Municipal da Pessoa com Deficiência e Mobilidade Reduzida (SMPED), o livro “Acessibilidade – Mobilidade

Acessível na Cidade de São Paulo” que reúne, em uma linguagem simples, normas e legislações nacionais e do município de São Paulo sobre acessibilidade em edificações e vias públicas. Este livro facilita a consulta de qualquer profissional ou cidadão que se interesse pelo tema (PMSP, 2007). Em 2009, a Prefeitura criou a cartilha “Passeio Livre”, que orienta a população de como regularizar as calçadas em frente de casas, comércios e serviços (PMSP, 2009).

O ano de 2015 apresentou um grande avanço na política brasileira de acessibilidade com a instituição da Lei Brasileira de Inclusão nº13.146 (Estatuto da Pessoa com Deficiência), “destinada a assegurar e a promover, em condições de igualdade, o exercício dos direitos e das liberdades fundamentais por pessoa com deficiência, visando a sua inclusão social e cidadania”. O Projeto de Lei do Estatuto, apresentado pelo senador Paulo Paim em 2003, foi aprovado pelo Congresso em junho de 2014 e sancionado no dia 6 de julho de 2015 pela Presidenta Dilma Rousseff (BRASIL, 2015). Nas palavras do Senador Paulo Paim:

O Estatuto da Pessoa com Deficiência é um dos mais importantes instrumentos de emancipação social dessa parcela da sociedade. [...] diversidade é traço que não tem que separar as pessoas, mas uni-las, num sentimento de identidade e pertencimento. De ir e vir pelos caminhos e espaços. (BRASIL, 2015)

A Lei de Inclusão Brasileira (BRASIL, 2015) acrescenta a inclusão do Desenho Universal como regra de caráter geral desde a sua concepção.

A expressão “Desenho Universal” ou “Universal Design” foi usada pela primeira vez, nos Estados Unidos, por Ron Mace, arquiteto que articulou e influenciou uma mudança de paradigmas dos projetos de arquitetura e design. Segundo Ron Mace, o desenho universal é responsável pela criação de ambientes ou produtos que podem ser usados pelo maior número de pessoas possível (CAMBIACHI, 2012, p.73).

Com a finalidade de guiar planejadores, projetistas e administradores urbanos, em 1997, Ron Mace, junto aos planejadores, Bettye Rose Connell, Mike Jones, Jim Mueller, Abir Mullick, Elaine Ostroff, Jon Sanford, Ed Steinfeld, Molly Story e Gregg Vanderheiden, do Centro para Desenho Universal da Universidade do Estado da Carolina do Norte, nos Estados Unidos, desenvolveram um guia com os Sete Princípios do Desenho Universal: uso equitativo, uso flexível, uso simples e intuitivo, informação de fácil percepção, tolerância ao erro, baixo esforço físico e dimensão e espaço para aproximação e uso (vide anexo 3) (DESIGN, 1997).

Esses sete princípios são utilizados como referência na Norma Brasileira NBR 9050. Todas as leis brasileiras remetem a essa norma técnica, sendo o principal instrumento de orientação para engenheiros e arquitetos (CAMBIACHI, 2012).

Para a Lei Brasileira de Inclusão, a Acessibilidade é a “(...) possibilidade e condição de alcance para utilização, com segurança e autonomia, de espaços, mobiliários, equipamentos urbanos, edificações, transportes, informação e comunicação, inclusive seus sistemas e tecnologias, bem como de outros serviços e instalações abertos ao público, de uso público ou privados de uso coletivo, tanto na zona urbana como na rural, por pessoa com deficiência ou com mobilidade reduzida”. Já, para ela, o Desenho Universal é a “concepção de produtos, ambientes, programas e serviços a serem usados por todas as pessoas, sem necessidade de adaptação ou de projeto específico, incluindo os recursos de tecnologia assistiva” (BRASIL, 2015). Sendo assim, a inclusão do Desenho Universal na Lei de Inclusão Brasileira é um ganho para a universalização do acesso nos espaços coletivos.

Das normas técnicas de acessibilidade, a principal é a ABNT NBR nº 9050/2015 (2015), revisada recentemente, em setembro de 2015, intitulada como “acessibilidade a edificações, mobiliário, espaços e equipamentos urbanos”, norma que estabelece critérios e parâmetros técnicos de projeto, construção, instalação e adaptações às condições de acessibilidade. Na norma NBR9050 anterior, de 2004, o desenho universal só era citado para sua simples definição, junto aos outros conceitos. Na revisão de 2015, o mesmo recebeu mais destaque como recomendação para atendimento dos princípios do desenho universal. A norma revisada também recebeu acréscimo de informações mais precisas sobre a “Circulação externa”.

De modo geral, as travessias e o rebaixamento para pedestres nas vias públicas sofreram alterações que se adequam ao desenho universal, com ampliação do passeio conforme demanda, e as calçadas passaram a ser apresentadas pela norma dividida em três faixas de uso (Figura 10 e 11).

A divisão das calçadas é a mesma da cartilha “Passeio Livre” da PMSP (PMSP, 2009), porém com alguns ajustes: “faixa de serviço”, com largura mínima de 0,70 m, deverá ser utilizada para acomodar o mobiliário, os canteiros, as árvores e os postes de iluminação ou sinalização; “faixa livre (passeio)”, com largura mínima de 1,20 m, reservada exclusivamente para circulação dos pedestres, deve ter piso adequado e ser plano, sem degraus ou inclinações maiores que 3%; “faixa de acesso” consiste no

espaço de passagem da área pública para o lote, mas esta faixa somente será possível em calçadas com largura superior a 2,00 m (Figura 10 e 11).

Analisando as imagens das Figuras 10 e 11, nota-se que essa setorização da calçada também é encontrada na cidade recuperada de Portland, apresentada na Figura 9 no capítulo 3.2.

Essa setorização da calçada permite uma desobstrução de elementos que muitas vezes dificultam a circulação das pessoas. A ampliação da faixa de passeio, conforme volume de circulação de pedestres, corresponde ao raciocínio de planejamento segundo a demanda de volume de pessoas. Para este último, existe um cálculo<sup>8</sup> que determina a largura do passeio adequado para conforto dos pedestres.

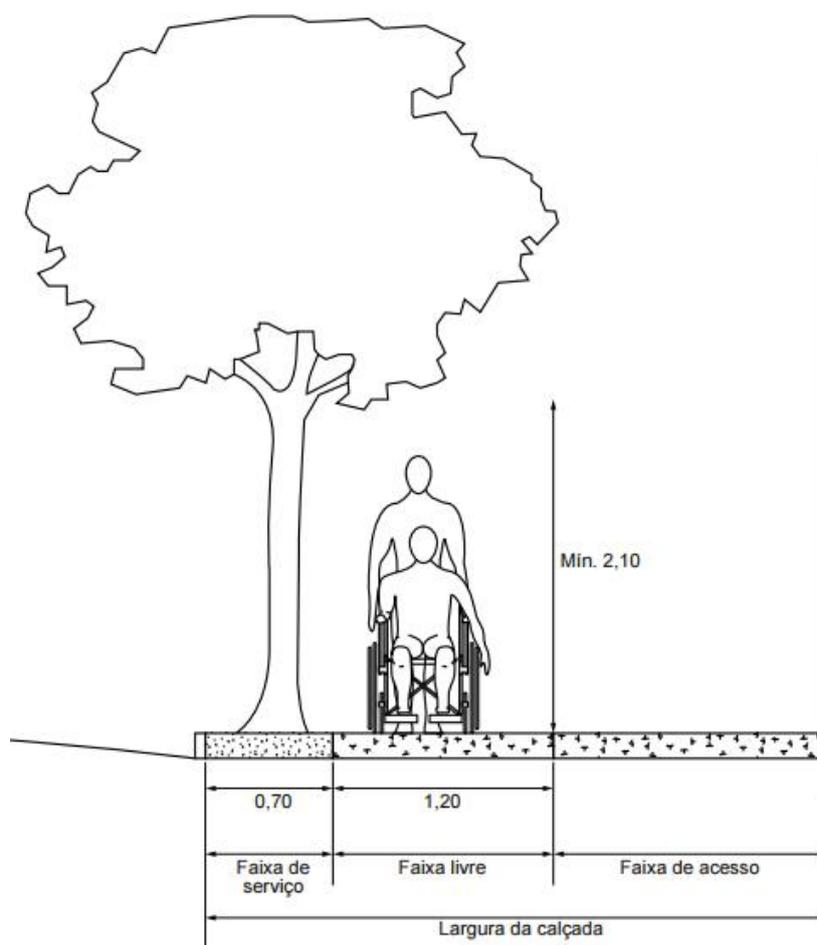


Figura 10. Faixas de uso da calçada – Corte. Fonte: ABNT NBR9050/2015

<sup>8</sup> A largura do passeio pode ser determinada utilizando a seguinte equação:  $L = \frac{F}{K} + \sum i \geq 1,20$ , sendo L a largura da faixa livre, F o fluxo de pedestres estimado ou medido nos horários de pico (pedestres por minuto por metro), K = 25 pedestres por minuto e  $\sum i$  o somatório dos valores adicionais relativos aos fatores de impedância. Os valores adicionais relativos a fatores de impedância (i) são: a) 0,45m junto a vitrines ou comércio no alinhamento; b) 0,25m junto a mobiliário urbano; e c) 0,25m junto à entrada de edificações no alinhamento (ABNT NBR9050/2015).



Figura 11. Faixas de uso da calçada. Fonte: SCHARDONG, Luísa (2015).

Essas adequações deverão garantir o acesso de todas as pessoas que circularém no espaço público, principalmente de idosos, crianças, pessoas com carrinho de bebê ou com algum tipo de mobilidade reduzida temporária.

No entanto, Assis (2012) afirma, com bases em seus estudos e em sua experiência profissional, que os preceitos do Desenho Universal e os parâmetros técnicos contidos nas normas de acessibilidade ainda são desconhecidos por um grande número de profissionais da área de construção e enfatiza que todo o sistema pode ser prejudicado se a acessibilidade não envolver diversos agentes nas etapas de projeto, execução, manutenção, gerenciamento do uso.

Nos últimos anos vem ocorrendo uma mudança no perfil da faixa etária da sociedade com aumento considerável de idosos. Pesquisa global sobre envelhecimento da Nielsen (2014), aponta que em 2050, de cada cinco pessoas no mundo, uma terá mais de 60 anos.

Dados do IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística) comprovam as informações levantadas por esta pesquisa e indicam que o número de idosos dobrou nos últimos 20 anos (IBGE 1991-2011).

Segundo a SDH (2012) essa tendência só tende a crescer. Um fato que colabora para esse perfil é que após os anos 2000, os brasileiros começaram a ter menos filhos. Se o índice médio de natalidade não alterar, em 2050, o país terá mais idosos do que crianças menores de 15 anos (SDH, 2012), ou seja, temos de pensar numa cidade que comporte esse público, que seja acessível e que permita a mobilidade plena para todos. A acessibilidade ao meio urbano e a mobilidade dos idosos no espaço público são indispensáveis para a sua inclusão. Estes dados apenas fortalecem a necessidade em adequar o espaço público de acordo a orientação de divisão da calçada nas três faixas de uso apresentada na norma de acessibilidade e reforça a importância de ações e políticas públicas para garantir avanços na mobilidade peatonal. Se faz necessário o preparo das cidades para atender essa demanda crescente de público e, para isso, o acesso universal no passeio público deve ser meta dos processos urbanos.

Em um ambiente com acessibilidade universal, ou melhor, acessibilidade ao pedestre, qualquer pessoa poderá usufruir desse espaço, inclusive idosos e pessoas com deficiência ou mobilidade reduzida. A implantação de um modelo universal de acessibilidade em nossas cidades reduz a desigualdade, melhora a mobilidade e a qualidade de vida de todos, tornando o ambiente construído mais justo e adequado para o maior número de pessoas quanto possível, oferecendo segurança, qualidade e conforto às pessoas, independentemente de suas características físicas, habilidades e faixa etária.

Em relação às legislações vinculadas à mobilidade, os avanços são recentes. Pela primeira vez, o pedestre faz parte de um plano de mobilidade, que antes era tomada basicamente para o desenvolvimento dos meios de transporte.

A Política Nacional de Mobilidade Urbana, estabelecida em 2012, orienta para que as cidades brasileiras alterem a lógica de mobilidade atual, reduzindo o uso de automóveis particulares em favor dos sistemas coletivos de transportes, dos ciclistas e dos pedestres e apresenta instruções para o desenvolvimento do plano de mobilidade dos municípios em todo o país. A recuperação e a democratização dos espaços públicos nos planos de mobilidade urbana dos municípios são assuntos que têm sido intensamente discutidos na sociedade civil e nas pautas das políticas públicas de mobilidade brasileiras.

Entende-se que, para permitir uma mudança desse porte, com melhores acessos para o transporte coletivo, os ciclistas e os pedestres, toda a estrutura da

cidade precisa ser readequada com construções e desenho urbano mais coerentes com esse raciocínio.

O condomínio, como tem sido desenhado, ao mesmo tempo em que interrompe o tecido celular – ao criar grandes quarteirões isolados e murados – também faz com que as pessoas só andem de carro, reforçando uma característica já cruel das cidades brasileiras que é um modelo de deslocamento voltado para o transporte individual e não coletivo. O fato de o transporte coletivo ser um dos principais problemas estruturais do país reforça tudo isso (OLIVEIRA, 2016).

Para isto, é fundamental que os Planos Diretores e as Lei de Uso e Ocupação do Solo estejam coerentes com essa realidade, delineando parâmetros para melhoria do desenho urbano da cidade.

A participação popular na elaboração, implementação e fiscalização das políticas públicas podem contribuir com a eficácia das ações públicas a favor da qualificação do espaço público para os pedestres.

A participação de movimentos sociais nos debates políticos na cidade de São Paulo já tem conquistado avanços para melhoria da mobilidade a pé.

Malatesta (2016), analisando o balanço geral da mobilidade a pé na capital de São Paulo, conclui que, apesar de avanços recentes, com a inclusão da mobilidade a pé como modal no Plano Diretor, com a criação de área responsável para cuidar do assunto e a adição de novas diretrizes políticas que puderam finalmente descolar o assunto da mobilidade peatonal de forma mais ampla, ainda não atingimos uma igualdade de direitos com os demais modais e o caminho a percorrer ainda é longo. Estes avanços somente foram possíveis por causa dos fortes movimentos pedativistas que exigiram a alteração da insípida redação inicial:

[...] podemos concluir seguramente que, mesmo tendo sido criado um ambiente legal propício às políticas de priorização da Mobilidade a Pé e à estruturação de sua rede através da Política Nacional de Mobilidade Urbana (Lei da Mobilidade Urbana de 2012) e da Lei Brasileira da Inclusão, o caminho ainda é longo para que a caminhada possa estar nivelada no mesmo pé de igualdade dos demais modais ” (MALATESTA, 2016).

Isto nos mostra que, para que as mudanças de fato aconteçam, é necessário também que os cidadãos estejam atentos às propostas da cidade para que interfiram nas decisões políticas, por meio da participação social, a favor da mobilidade dos pedestres e da qualidade de vida nos espaços de uso comum.

É importante enfatizar que a Lei de Uso e Ocupação do Solo (LUOS) e o Plano Diretor de Campinas (Objeto de estudo) estão em processo de análise e revisão e os

parâmetros que serão definidos influenciarão diretamente no “desenho” futuro da cidade.

O caso da mobilidade “a pé” no Centro de Campinas, analisado no próximo capítulo, pode se beneficiar desta construção conceitual que está apenas começando no país.

### **CAPÍTULO 3: Apropriação, Uso e Mobilidade do Pedestre no Centro de Campinas**

Nos capítulos anteriores, compreendemos como se deu a evolução histórica do Centro de Campinas e levantamos os conceitos atuais sobre os espaços de circulação de pedestres.

Vimos que Campinas é uma cidade que teve seu espaço público, sobretudo ao que se refere à mobilidade a pé, negligenciado ante as necessidades regionais de deslocamentos e, como tal, apresenta problemas verificados em diversas escalas, especialmente na menor escala.

Verificamos também que a baixa condição de deslocamento a pé é um problema das grandes cidades brasileiras e também de várias partes do mundo, reflexo de um modelo de planejamento que prioriza a escala do automóvel em detrimento da escala humana. Neste modelo, como tem sido feito até hoje, planejando a cidade em função do transporte individual, deixando de suprir as necessidades do pedestre, a qualidade do deslocamento essencial humano, o caminhar, é comprometida, assim o desfavorecimento das condições de urbanidade.

Neste capítulo, aplicamos ao Centro de Campinas (recorte de estudo adotado por esta pesquisa, por ser o local de maior fluxo de pedestres da cidade) análises empíricas que permitam um diagnóstico das condições atuais da mobilidade e uso peatonal.

O objetivo desse estudo é identificar os diferentes elementos presentes na composição e nas características do objeto de estudo e analisar as práticas diárias da população que habita essas áreas. A intenção é levantar as potencialidades deste local para recuperação dos espaços públicos para pedestres, ou seja, a capacidade que o objeto de estudo tem de transformar e qualificar o espaço público para os pedestres que se apropriam, usam e caminham no Centro de Campinas.

Será utilizado para este fim o método que foi denominado pela pesquisa como “multiescalaridade”. Este estudo se baseia no método de leitura do desenho urbano de Lamas (1993;2007), no método de planejamento da “escala humana” e nos critérios de qualidade urbana para pedestres de Gehl (2013), na análise espacial de Lynch (1961), nos indicadores de diversidade de Jacobs (1960), no zoneamento da calçada da norma de acessibilidade (NBR9050) e nos levantamentos de dados de densidade demográfica e construtiva do SEADE (2011) e IBGE (2010).

## 1.6 Multiescalaridade da Mobilidade Intraurbana Peatonal

A cidade contemporânea não tem características idênticas em toda parte do mundo, nem no mesmo país ou estado, sendo primordial o conhecimento profundo de nossas cidades para adequação ou aplicação de conceitos mais coerentes com a sociedade que usa e se apropria dos espaços públicos. O planejamento local deve ser realizado por pessoas que conheçam o cotidiano citadino e se apoiar, sempre que possível, em elementos colhidos de diálogos com a população.

Cada local possui um perfil específico e por isso o projeto dos espaços públicos não deve se limitar à aplicação de um conjunto de regras, senão voltamos à ideia carimbada do desenho das cidades.

O planejamento das cidades que somente segue regras básicas do plano de mobilidade e não se aprofunda no conhecimento da dinâmica local também pode não apresentar melhorias suficientes para desenhar as cidades para as pessoas.

Para Portas e Travasso (2009), ao invés de impor ao território modelos pré-formatados retirados de outros contextos, os autores propõem que se identifiquem os diferentes componentes presentes no espaço público (função, forma, signo e suas subdivisões). Tais componentes devem ser constatados com levantamentos, contextualização e classificação dos espaços existentes e análise das práticas diárias da população que habita e percorre essas áreas e o modo como usam, percebem e se apropriam desse espaço público. Desta maneira, procura-se reconhecer os tipos de espaços coletivos emergentes e os que fazem falta para, então, a partir dos elementos base existentes, criar os espaços necessários.

Conforme discutido no capítulo 2, aprofundar o planejamento da mobilidade intra-urbana envolve uma análise considerando todas as escalas, de modo a compreender as dinâmicas e as funções do bairro de estudo com base em um conhecimento da dinâmica da estrutura urbana da cidade.

Portanto, para fazer um projeto para uma centralidade deve-se entender toda a especificidade local e importância dessa área para a cidade: como ela se formou, quais os reflexos desse desenvolvimento e quais as funções que ela atende atualmente para que seja possível compreender o problema e as práticas diárias da população a partir do cotidiano das pessoas que se apropriam desse bairro.

Para isto, se devem considerar as necessidades de mobilidade do pedestre que mora no Centro de Campinas e do pedestre que se apropria desse local, mas mora

em outro bairro da cidade que não seja o Centro ou que reside nas cidades da Região Metropolitana de Campinas (RMC), como:

Moradores do Centro: os principais usuários de circulação a pé do Centro com necessidade de escolas, supermercados, padarias, farmácias, entre outros serviços de uso frequente e cotidiano nas proximidades.

Moradores de outros bairros da cidade: os que costumam caminhar no Centro para usufruir do comércio e serviço especializado, ou para transição do deslocamento pendular casa-trabalho/trabalho-casa. Estes, para chegar ou sair do Centro, precisam, em sua maioria, utilizar o transporte coletivo dos terminais municipais ou o automóvel.

Moradores da RMC: além de interesses semelhantes aos dos moradores dos bairros da cidade, costumam acessar esta região para deslocamento entre a rodoviária e o transporte coletivo nos terminais da área central. Pesquisa de Origem-Destino (STM, 2012) aponta que Campinas recebe todo dia uma quantidade expressiva de pessoas da região metropolitana que vem à cidade para trabalhar, estudar ou ter seu momento de lazer, utilizando um meio de transporte individual e principalmente o transporte coletivo.

Partindo do entendimento que quando se planeja com base nas escala vida-espaço-edifício e nas dimensões rua-bairro-cidade se faz uma análise intra-urbana e obtém-se uma visão sistêmica e integrada da dinâmica urbana, sugere-se aqui, neste trabalho, um método próprio de leitura para análise do objeto de estudo, “Centro de Campinas”. Neste, são apresentados os resultados da leitura analítica e interpretativa efetuada, considerando as diferentes escalas intra-urbana, processo chamado aqui de “multiescalaridade” (Figura 12), definida com base no conceito de escala humana e de dimensões espaciais apresentados, respectivamente, por Gehl (2013) e Lamas (1993;2007), relacionando-os com as características das pessoas que utilizam o espaço público do Centro de Campinas.

Dessa forma, considerando que este método de leitura, trabalhando com as escalas e dimensões, contribua para uma análise investigativa mais profunda e mais próxima da realidade, articulando com os diferentes níveis de características espaciais, todo o assunto retratado a seguir segue esta lógica, na qual se analisa o objeto de estudo em suas escalas e dimensões, ou melhor, por meio do estudo da multiescalaridade.

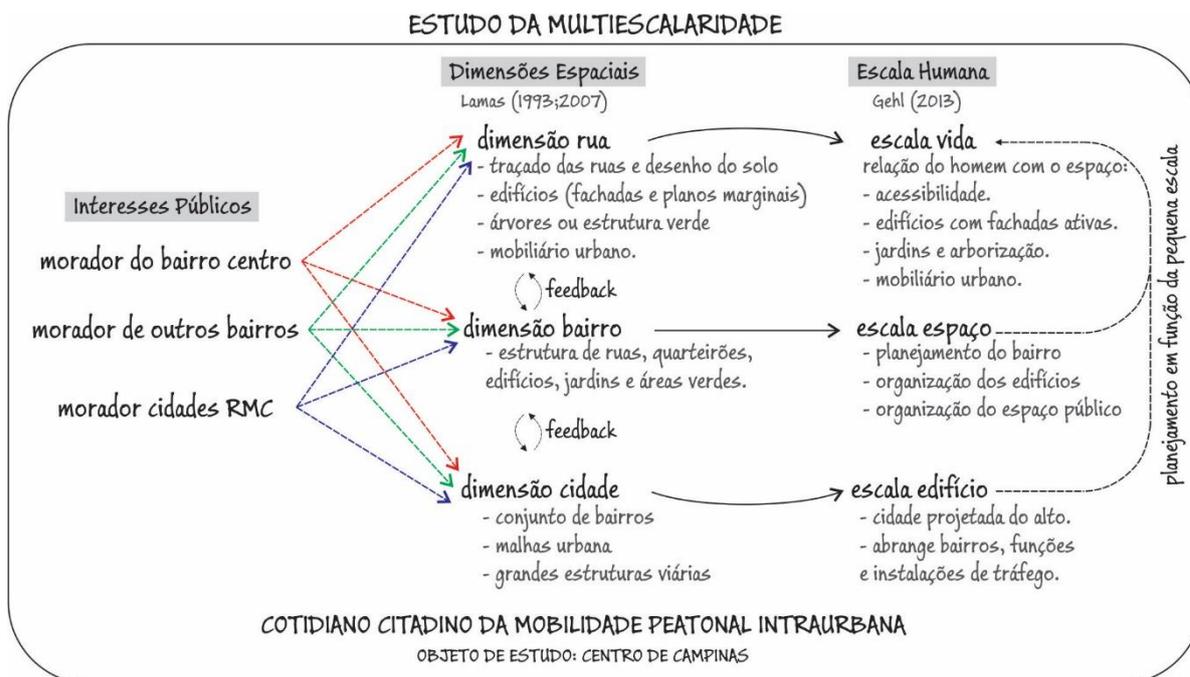


Figura 12. Esquema do estudo da multiescalaridade. Fonte: Elaborado pela autora.

Para este fim, a análise do objeto é realizada em duas etapas:

**Primeira Etapa:** Considerando que para compreender um recorte específico deve-se entender o perfil e as possíveis necessidades das pessoas que residem nesse espaço, esta etapa retrata os dados de densidade residencial e perfil da população residente no Centro de Campinas. Nessa etapa busca-se compreender o uso residencial desta região por meio de um diagnóstico da moradia das pessoas no território e do perfil da faixa etária da população residente, identificando a densidade demográfica e construtiva, a predominância de certas faixas etárias, assim como a existência de alguns fatores que possam ter influenciado na permanência de determinados públicos residentes nesse perímetro urbano.

O recolhimento dos dados, com identificação dos níveis de densidade, tipologias e perfil etário para a leitura morfológica, foram realizados com base nos dados do Censo 2010 do IBGE (2010) e nos dados fornecidos em 2011 pela SEADE (2011). Os dados foram complementados com pesquisa de campo e apoio de imagens e medidas retiradas dos *softwares* Google Earth e Google Street View. Na tentativa de humanizar estes dados, também foi realizada uma análise empírica buscando compreender as necessidades e os possíveis interesses da população local.



espaço público, apresenta-se, por meio de estudos exploratórios, uma pesquisa de campo de caráter empírico da dimensão “bairro”, orientada pelo método de análise espacial de Lynch (1961) e os indicadores de diversidade de Jacobs (1960), apresentados no capítulo dois. Nesta escala, compreende-se não só o arruamento, mas também toda a dinâmica resultante da lógica local, identificando os diferentes componentes presentes no espaço público.

Por fim, a dimensão “rua” será estudada considerando os critérios de boa qualidade urbana para pedestres apontados por Gehl (2013) e a proposta de zoneamento das calçadas apresentada na norma de acessibilidade NBR9050. Ambos auxiliam na leitura da presença ou não de elementos qualificadores do espaço público para as pessoas que se deslocam a pé no Centro.

Os resultados das etapas são apresentados a seguir.

### **1.7 Etapa 1: Densidade Residencial e Perfil da População Residente do Centro de Campinas - Escala Macro (dimensão “bairro-cidade”)**

Segundo dados fornecidos pelo Censo 2010 (IBGE, 2010), no Centro de Campinas vivem aproximadamente 22.278 habitantes, que representam 2% da população total da cidade (1.091.946hab), numa área de 166,42 hectares, que corresponde a cerca de 0,2% da área total do município (79.570,00ha). Isso consiste numa expressiva concentração de habitantes por hectare no Centro (133,87hab/ha) em relação à cidade (13,72hab/ha), ou seja, a densidade populacional do Centro é cerca de dez vezes maior do que na cidade como um todo.

Quando comparado com a Macrozona 4, na qual o Centro está inserido, a diferença ainda é grande (Macrozona 4 - 38,62hab/ha), pois é a área mais populosa do município, abrangendo mais da metade de todo o seu perímetro urbano.

Comparando a quantidade levantada no último censo com os dois anteriores, podemos concluir que este número de população residente vem aumentando, visto que, apesar do censo de 2000 ter tido uma diminuição com relação ao de 1991 (16.626hab em 1991 e 14.632hab em 2000), com perda de aproximadamente duas mil pessoas, os dados atuais, além de indicar uma recuperação, nos mostra um aumento expressivo de habitantes.

O número de domicílios por hectare, particulares e coletivos, também é alto: cerca de 68,03dom/ha, em comparação à cidade, com 4,45dom/ha.

No entanto, as diferenças entre as tipologias residenciais, no caso, casa e apartamento, são apresentadas de forma inversa entre os dois recortes: escala “cidade” com predominância de casas (75%) e escala “bairro” (Centro de Campinas) com concentração de apartamentos (94%).

A idade média da população residente no Centro se assemelha com o restante da cidade (Gráfico 1 e Tabela 3), com perfil de moradores predominantemente adultos (30 a 59 anos). Entretanto, o “bairro” apresenta um número maior de jovens e idosos e uma redução considerável de crianças e adolescentes (IBGE, 2010).

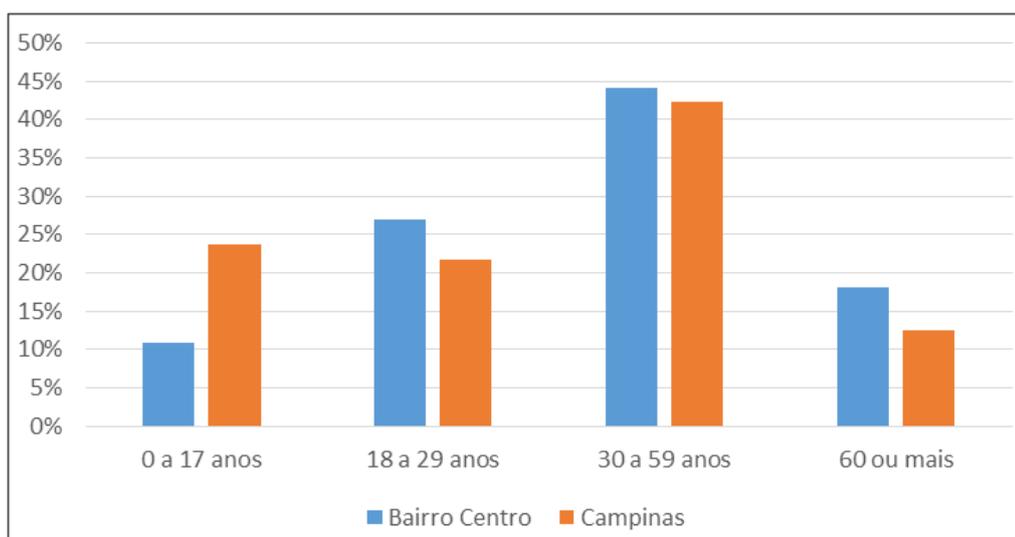


Gráfico 1. Perfil etário na escala bairro e cidade.

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados Censo 2010 (IBGE).

Descrição do setor	0 a 17 anos	18 a 29 anos	30 a 59 anos	60 ou mais
Bairro Centro	11%	27%	44%	18%
Campinas	24%	22%	42%	12%

Tabela 3. Perfil etário na escala bairro e cidade.

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados Censo 2010 (IBGE).

### 1.8 Etapa 1: Densidade Residencial e Perfil da População Residente do Centro de Campinas - Escala Micro (dimensão “bairro-rua”), características internas da área de estudo

De modo geral, em todos os dados descritos na Tabela 4, o setor B se encontra dentro da média entre os demais setores. No Centro de Campinas, a população residente se concentra 49% no setor A, 30% no setor B e 21% no setor C, apresentando uma proporção semelhante de domicílios, particulares e coletivos: setor A, 50%; setor B, 31%; e setor C, 20%.

Descrição do setor	Pessoas residentes	%	Domicílios particulares e domicílios coletivos	%	Área do setor (ha)	%	hab/ha	dom/ha	hab/dom
Setor A	11.010	49%	5.631	50%	55,32	33%	199,02	101,79	2,32
Setor B	6.579	30%	3.468	31%	34,83	21%	188,88	99,56	2,21
Setor C	4.689	21%	2.223	20%	76,27	46%	61,48	29,15	2,59
<b>Bairro Centro</b>	<b>22.278</b>		<b>11.322</b>		<b>166,42</b>		<b>133,87</b>	<b>68,03</b>	<b>2,37</b>
<b>Campinas</b>	<b>1.091.946*</b>		<b>353.754</b>		<b>79.570,00*</b>		<b>13,72*</b>	<b>4,45</b>	<b>3,10*</b>

Tabela 4. Características da população e dos domicílios na escala bairro e local. Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados Censo 2010 (IBGE), 2015.

Considerando que o setor C possui uma área consideravelmente superior aos demais (46%), este é o que possui menor população residente, ou seja, existe uma redução significativa de moradores nessa região. Os Setores A e B, possuem dados de habitantes por hectare e domicílios por hectare semelhantes, respectivamente 199,02hab/ha por 188,88hab/ha e 101,79dom/ha por 99,56dom/ha.

Essa semelhança entre os setores A e B também pode ser vista na característica residencial construtiva desses setores. O que pode ser explicado pela presença do centro histórico da cidade dentro do perímetro desses setores (Figura 14). De acordo com a Coordenadoria Setorial do Patrimônio Cultural de Campinas (CSPC) o centro histórico de Campinas encontra-se delimitado pelo perímetro formado pela rua Major Solon, avenida Anchieta, rua Irmã Serafina, avenida Doutor Moraes Sales, rua José de Alencar, rua Ferreira Penteado, rua José Paulino, avenida Benjamin Constant, avenida Francisco Glicério, rua Isolete Augusta de Souza Aranha, rua Sacramento, rua 14 de Dezembro, rua Doutor Quirino e rua Santos Dumont (Campinas, 1991).

As características tipológicas habitacionais predominantes dos setores A e B, localizados dentro do perímetro do centro histórico, são do tipo de Uso Misto (HCSE) que, segundo a Secretaria Municipal de Planejamento e Desenvolvimento Urbano da Prefeitura Municipal de Campinas (PMC – SEPLAN) e a Fundação para a Pesquisa Ambiental da Universidade de São Paulo (FUPAM), são “edificações em que uma parte de sua área construída destina-se a unidades habitacionais e a outra parte a unidades comerciais, de serviços ou institucionais” (PMC, 2015). Neste caso, muitas edificações possuem unidades comerciais no pavimento térreo e residenciais nos pavimentos superiores.

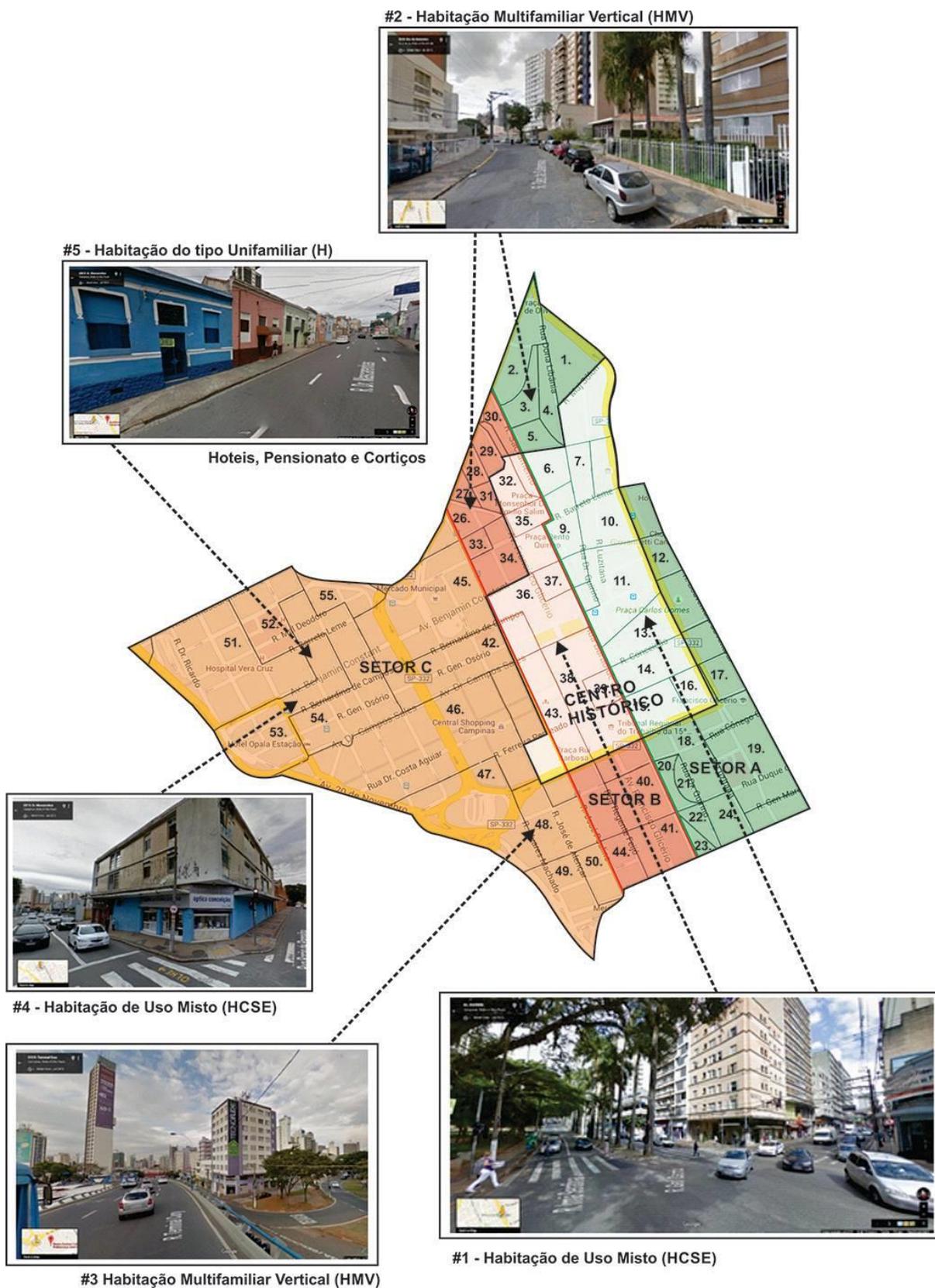


Figura 14. Sobreposição do centro histórico com os setores determinados pela pesquisa e tipologias habitacionais predominantes na região central. Fonte: Elaborado pela autora com base extraída da Sinopse por Setores e imagens extraídas do Google Street View (2015).

A mesma relação entre os setores A e B pode ser encontrada nas áreas fora do centro histórico, próximo à avenida Orozimbo Maia, em que ambos os setores possuem características semelhantes, com concentração de Habitação Multifamiliar Vertical (HMV), que são “conjuntos de unidades habitacionais isoladas ou agrupadas verticalmente, em um ou mais blocos” (PMC, 2015).

Outra relação interessante é que, apesar de todos os setores possuírem predominância de residências tipo apartamento – setor A, 97%; setor B, 98%; e setor C, 87% –, o setor C possui um pouco mais de tipo “casa” que os demais, em uma quantidade relativamente baixa, sendo possível perceber a diferença na característica construtiva das residências.

O setor C possui uma característica habitacional construtiva diferenciada em relação aos outros setores, com predominância de Habitação Multifamiliar Vertical (HMV) espalhados pelo setor, habitação de Uso Misto, em sua maioria, por residências do tipo sobreloja, e habitação do tipo Unifamiliar (H), muitas vezes utilizadas na forma de hotel, pensionato e cortiço.

De acordo com a Lei de Uso e Ocupação do Solo - LUOS (PMC, 2015), a região central pertence à Zona 17, nos quais somente serão permitidos o uso habitacional do tipo HCSE-5<sup>9</sup>, este podendo ser utilizado tanto para uso misto, com áreas destinadas ao uso comercial, de serviços e institucional, quanto somente habitacional.

No caso, o Edifício Anchieta (demarcado com o símbolo #1 na Figura 14), exceto quanto à altura, que ultrapassa apenas um pavimento acima do permitido, é a tipologia que mais se assemelha com o especificado na lei. Uma habitação de uso misto, que não possui vagas de garagem, com o pavimento térreo utilizado para comércio e os pavimentos superiores de uso residencial, com lote menor que quinhentos metros quadrados (aproximadamente 181,22 m<sup>2</sup>), com taxa de ocupação da edificação (te) igual a 1.

A diversidade dos usos nas edificações, como por exemplo edifícios que contemplam habitação e comércio, é uma das condições fundamentais para oferecer diversidade urbana nas cidades (JACOBS, 1961). A tipologia habitacional com uso

---

<sup>9</sup> HCSE-5 são habitações cujas características devem se enquadrar nas seguintes fórmulas: com  $H = 1,5L + 2R$  (onde H é altura do edifício, L é a largura da via e R o recuo), coeficiente de aproveitamento 5 cujo lote seja menor que quinhentos metros quadrados, deve ter a taxa de ocupação da edificação (te) igual a 1 e lote maior que quinhentos metros quadrados deve ter a taxa de ocupação da edificação igual a seguinte equação,  $te = 500 + 0,8(A - 500) \div A$  (onde A é a metragem do lote). A lei também dispensa vagas e garagens aos lotes que apresentarem testada menor ou igual a oito metros quadrados, ou que possuam área menor ou igual a duzentos metros quadrados.

misto nas áreas centrais permite uma maior diversidade e atrativos nas quadras e um maior adensamento populacional com acesso à infraestrutura, ao comércio e aos serviços que, na maioria dos casos, dispensam a necessidade de vagas para automóveis por se tratar de uma região com acesso a outros modais, como o transporte público coletivo.

Por outro lado, as residências de tipologias horizontais, como as encontradas no setor C, realmente não devem ser estimuladas em uma área central, principalmente por se tratar de uma área próxima aos terminais de transporte público, que acabam por consumir muita área e permitindo pouco adensamento populacional.

Na pesquisa, uma maneira interessante de analisar a população residente foi mensurar o perfil da faixa etária presente na região considerando sua distribuição e suas possíveis preferências por localização. Para melhor compreensão, agruparam-se as classificações etárias em quatro faixas, considerando como crianças e adolescentes, idades de 0 a 17 anos, jovens entre 18 a 29 anos, adultos de 30 a 59 anos e idosos a partir de 60 anos.

Quando analisadas as porcentagens entre os grandes setores (A, B e C), além da concordância entre as distribuições das faixas etárias, as porcentagens são mantidas na mesma característica do bairro: adultos > jovens > idosos > crianças. Os adultos predominam sobre as demais faixas etárias nos três setores, distribuídos de forma equilibrada, apresentando um pequeno aumento no setor C, este possuindo um número maior de crianças e adolescentes, enquanto os idosos encontram-se em maior concentração no setor A e os jovens se destacam no setor B (Tabela 5).

Descrição do setor	0 a 17 anos	18 a 29 anos	30 a 59 anos	60 ou mais
Setor A	10%	25%	44%	<b>21%</b>
<b>Setor B</b>	10%	<b>30%</b>	43%	18%
Setor C	<b>13%</b>	27%	<b>46%</b>	15%
<b>Bairro Centro</b>	<b>11%</b>	<b>27%</b>	<b>44%</b>	<b>18%</b>

Tabela 5. Perfil etário na escala bairro e local.

Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados Censo 2010 (IBGE).

Considerando que a proporção de jovens e idosos é maior no Centro em relação ao encontrado na cidade, buscou-se interpretar algumas de suas possíveis preferências dentro da área central em uma escala mais reduzida, por meio de uma leitura por setores censitários. Os mapas apresentados, nas Figuras 15 e 16, registram-se os setores censitários que apresentam índices de residentes, jovens e idosos, acima da média da região, indicando os pontos de concentração de cada perfil

etário. Relacionando esses dados demográficos aos dados de uso e ocupação do solo (Figura 3.6), notam-se alguns fatores que podem ter influenciado nessa concentração.

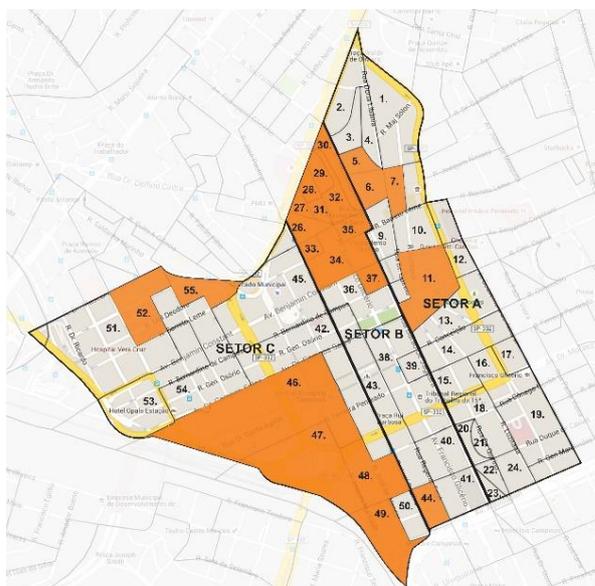


Figura 15. Índices de residentes, na faixa de 18 a 29 anos (jovens), acima da média do setor. Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados Censo 2010 (IBGE).

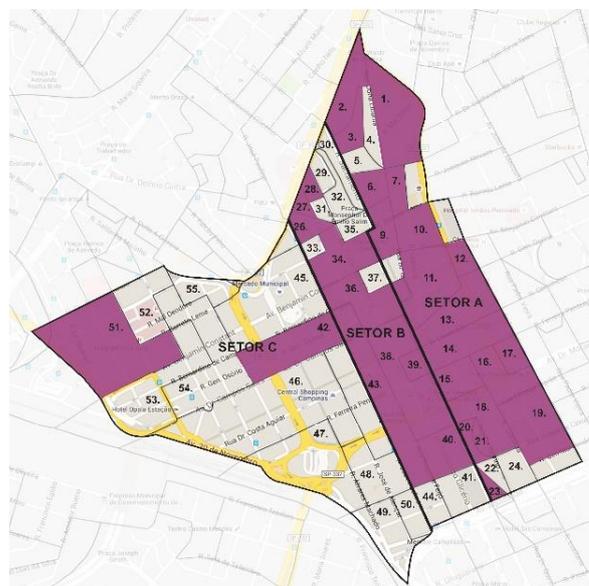


Figura 16. Índices de residentes, na faixa de 60 anos ou mais (idosos), acima da média do setor. Fonte: Elaborado pela autora com base nos dados Censo 2010 (IBGE).

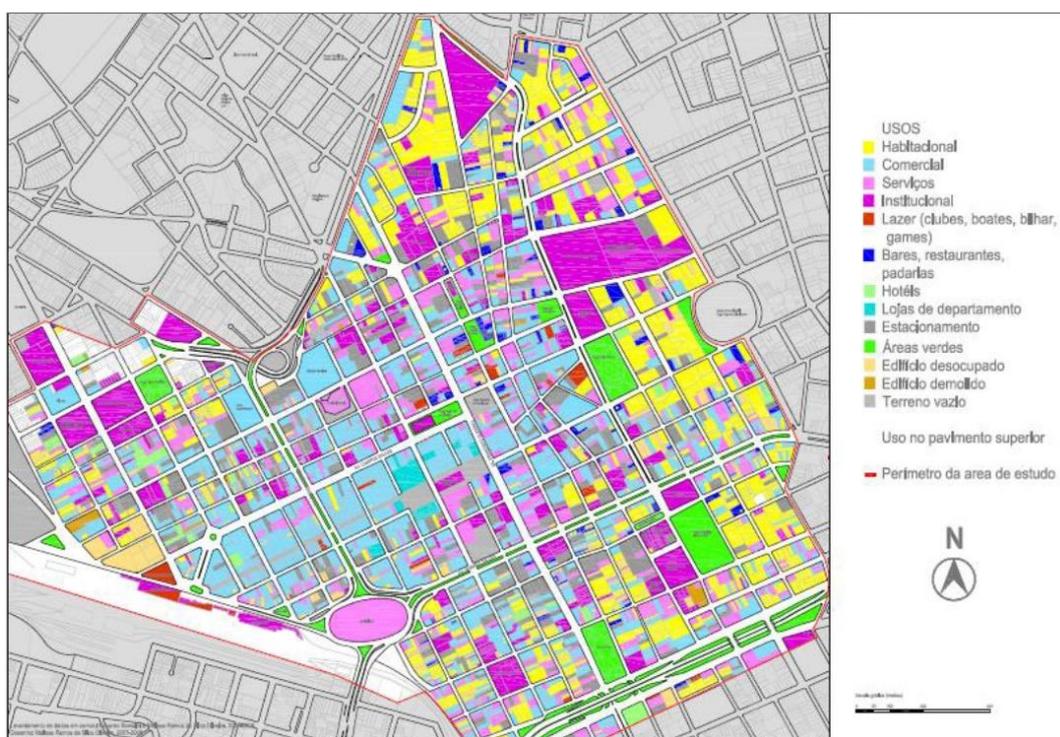


Figura 17. Uso e Ocupação do Solo do Centro de Campinas. Fonte: Oliveira (2012).

No caso dos jovens que residem nos setores censitários de 5-7, 11, 26-35 e 37, localizados ao norte do bairro, a região é favorecida por um grande número de domicílios verticalizados e forte presença de universidades, colégios técnicos, cursos

profissionalizantes e pré-vestibulares e escolas de idiomas, como os cursos de graduação de Direito e Letras da Pontifícia Universidade Católica de Campinas (PUC-Campinas), que recentemente saíram do Centro, SENAC, Instituto Paulista de Estudo e Pesquisa (IPEP), Colégio Técnico Bento Quirino - Unidade III, Curso técnico Pró-Arte, People Computação, e cursos pré-vestibulares como Objetivo, Poliedro e Cooperativa do Saber.

Nos setores censitários de 44 e 46-49, localizados na região próxima ao Viaduto Cury, local em que se situa o mais importante terminal de transporte da cidade, apesar de apresentar institutos de ensino particular como IPEP, Colégio Técnico Bento Quirino - Unidade II e a Escola Paulista de Formação e Especialização de Vigilantes, possui serviços públicos como a escola municipal Dom Bosquinho, com curso supletivo, a Obra Social São João Bosco, que presta assistência a jovens e adultos carentes, e o Bom Prato, instituição do governo estadual, com oferta de alimentação a baixo custo. O setor censitário 46 se destaca dos demais por ser o único, desses citados, que se encontra do lado oposto da Avenida Senador Saraiva, cenário com grande concentração de comércio popular e pouco uso habitacional, podendo, no caso, se tratar de jovens que provavelmente encontraram melhor custo de moradia ou tem relação com esse mercado de trabalho. O setor também faz parte da região do Camelódromo e da Estação Fepasa, conhecida como “Boca de Lixo”, com elevado índice de violência e ponto de drogas e prostituição, principalmente no período noturno (OLIVEIRA, 2012).

Os setores próximos à rodoviária, 52 e 55, há a Academia Campinense de Letras e o antigo Colégio Técnico de Campinas (COTUCA), edifícios residenciais, em grande parte tipo quitinete, sobrelojas e quartos de aluguel, sendo uma região de grande uso institucional e comercial, como a rede de papelarias Kalunga, a Delegacia de Polícia, o Instituto Médico Legal, os hospitais Vera Cruz, Beneficência Portuguesa, Penido Burnier e Coração de Jesus, além de várias clínicas médicas.

No caso dos idosos, eles se concentram, em sua maioria, dentro dos grandes setores A e B determinados pela pesquisa, região que se coincide com o centro histórico de Campinas, com uma expansão no eixo da avenida General Osório. A escolha por essa região leste do bairro possivelmente ocorreu por residirem há muito tempo no local, com uma ligação de memória, identidade e pertencimento ao lugar, optando por morar próximo a marcos importantes da cidade, como a Prefeitura Municipal, a Praça Carlos Gomes, a Igreja Nossa Senhora do Carmo, a Praça Bento

Quirino, o Jóquei Clube, a Catedral Metropolitana de Campinas, o Palácio da Justiça, o Largo do Rosário. Tal ligação de memória também se faz presente em relação às principais avenidas, como a Avenida Francisco Glicério, fazendo que, por consequência, esta seja uma área com melhor infraestrutura e acesso a serviços e um espaço com forte característica cultural. Com exceção do setor 51, que se situa próximo à nova rodoviária, provavelmente abriga moradores idosos de menor poder aquisitivo, por ser uma região que se encontra em estágio de degradação.

Os levantamentos do perfil etário da população residente são especialmente interessantes, pois o aprofundamento em uma leitura na escala dos setores censitários permitiu um diagnóstico mais abrangente de possíveis preferências da população.

De modo geral, o interesse da população em morar nas áreas centrais se dá devido à redução de deslocamento (custo e tempo) e ao fácil acesso à infraestrutura e aos serviços.

As altas taxas de aluguel fazem com que a população de baixa renda ocupe áreas de menor interesse do mercado imobiliário, estas que, por falta de interesse e investimento público, se encontram em estágio de deterioração (CASTRO, 2010).

O que pode ser identificada na área classificada como setor C é esta característica por meio de residências tipo cortiço e pensionatos e comércios e instituições, como comércio popular, supletivos e serviços de assistência de pessoas carentes, como o Bom Prato, por exemplo, nas áreas que se encontram mais degradadas. Visto nos projetos do Centro que pouco é feito para este setor, e que este se encontra, em muitos pontos, em estágio de degradação, essas áreas necessitam de planos para recuperação e manutenção das edificações e do espaço público, visando o desenvolvimento da região de forma a garantir a qualidade da moradia da população residente.

Outro ponto relevante é que o município deve se preparar para atender a demanda do público idoso que só tende a crescer, visto os resultados da presença predominante de adultos e idosos na região central. Os setores A e B, apesar de disporem de melhor infraestrutura que o setor C, ainda precisam de melhorias para a acessibilidade de pedestres nos espaços públicos. Estes dados apenas enfatizam o tamanho do desafio e a necessidade de adequar o espaço público dessas áreas de forma integrada para que sejam acessíveis para todos.

### 1.9 Etapa 2: Mobilidade no Centro de Campinas - Dimensão “cidade”

Com intuito de identificar a localização da área de estudo e compreender sua relação com as cidades do entorno e em que lógica de mobilidade está inserido, foi realizada uma leitura dos elementos morfológicos da dimensão “cidade”. Para este fim, são apresentados a seguir dados sobre a malha urbana e estrutura viária do município.

Conforme apresentado no capítulo 1, Campinas, cidade do interior do estado de São Paulo, é sede da Região Metropolitana de Campinas por possui uma localização privilegiada e uma estrutura urbano-espacial de grande dinamismo econômico para a região paulista.

A estrutura viária da cidade é marcada atualmente pelo importante entroncamento ferroviário, pelo intenso desenvolvimento do sistema de rodovias e pela presença do Aeroporto de Viracopos. O mapa a seguir (Figura 18) permite averiguar a localização do Centro de Campinas na RMC e a importância da mobilidade regional desta cidade.

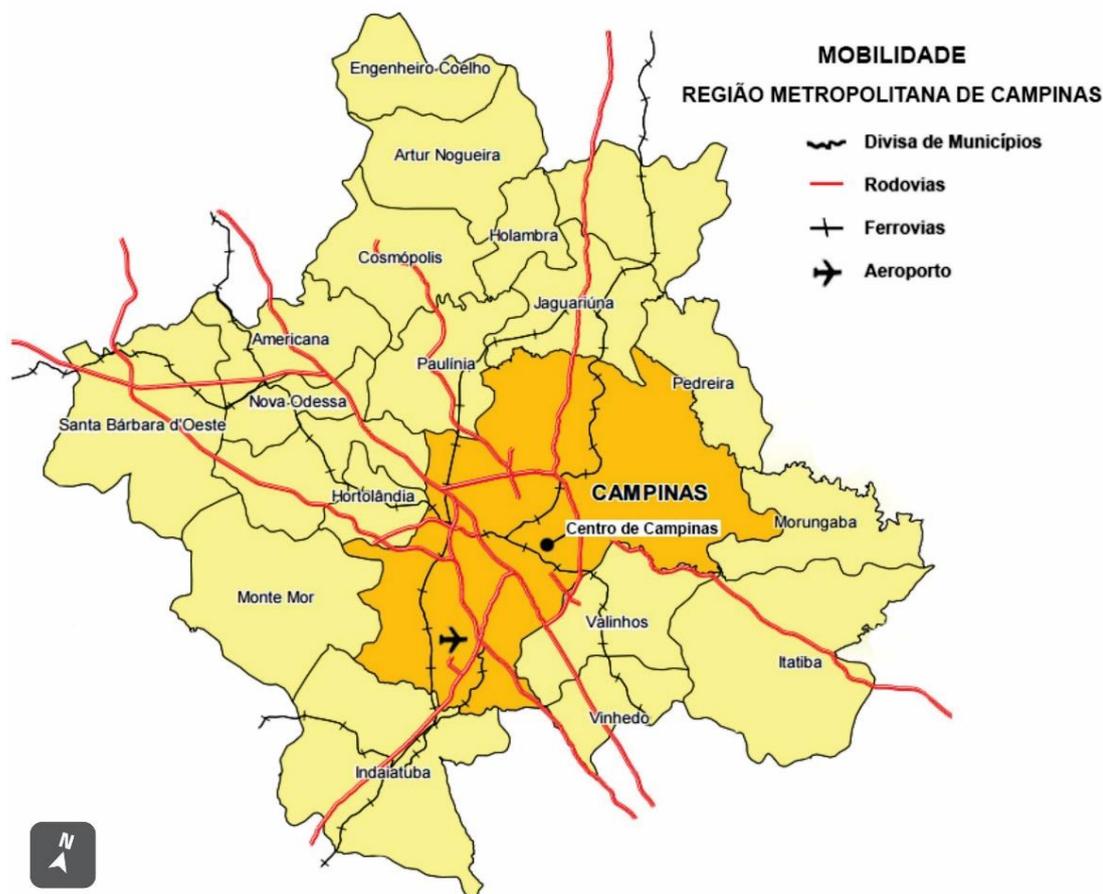


Figura 18. Localização e estrutura da malha viária do Centro de Campinas (objeto de estudo) na RMC. Fonte: Elaborado pela autora com base em mapa disponível no site da Prefeitura de Campinas, 2016. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br>>.

A posição estratégica da cidade, aliada à facilidade de acesso viário, fluxo de pessoas, serviços e mercadorias permitidas por esses modais atende toda a complexidade de mobilidade entre as regiões metropolitanas paulistas.

A RMC é formada por 20 municípios<sup>10</sup> (Figura 18): Americana, Artur Nogueira, Campinas, Cosmópolis, Engenheiro Coelho, Holambra, Hortolândia, Indaiatuba, Itatiba, Jaguariúna, Monte Mor, Nova Odessa, Paulínia, Pedreira, Santa Bárbara d'Oeste, Santo Antônio de Posse, Sumaré, Valinhos, Vinhedo e, incluída recentemente, a cidade de Morungaba (EMPLASA, 2016).

Esta região, uma das mais importantes do país, destaca-se por ser uma das seis regiões metropolitanas paulistas consideradas como Macrometrópole pelo governo do Estado de São Paulo, a segunda maior em população do Estado de São Paulo (com mais de 3 milhões de habitantes, sendo mais de um terço deste total pertence à cidade de Campinas) e um importante polo científico, tecnológico e industrial (EMPLASA, 2016), ou seja, é uma grande concentradora de população, empregos e atividades econômicas.

Campinas, além de possuir indústrias do setor têxtil e automotivo, abriga uma universidade estadual que funciona como atração de centros de pesquisa e empresas de alta tecnologia na área de comunicações. Por este motivo, o município recebe diariamente uma alta circulação de pessoas oriundas dos municípios do entorno, principalmente da RMC (PMC, 2016).

Segundo a Secretaria dos Transportes Metropolitanos (2012), que coordenou as atividades da pesquisa de Origem e Destino de 2011 da RMC, das viagens originadas nos municípios vizinhos, o principal destino é Campinas. As viagens de veículos da região com destino para Campinas correspondem a 34,1% do total de viagens, enquanto a segunda cidade destino, Americana, recebe menos da metade do volume de viagens (12,4%).

As diversas rodovias que convergem para a cidade são responsáveis pelo grande número de viagens da região metropolitana.

A cidade é cortada pelas Rodovias Anhanguera, Bandeirantes, Dom Pedro I, Santos Dumont, Adhemar de Barros, Zeferino Vaz, Adalberto Panzan, Francisco Aguirre Proença e ainda pelo Anel Viário Magalhães Teixeira e suas marginais, sendo que tais rodovias são responsáveis pelo deslocamento

---

<sup>10</sup> A Lei Complementar nº 1.234/14, de 13 de março de 2014, incluiu o município de Morungaba na Região Metropolitana de Campinas que passou a totalizar 20 municípios.

de grandes números de viagens, principalmente as de caráter metropolitano (PMC, 2016).

Em relação à última pesquisa de Origem e Destino realizada em 2003, os dados da RMC apresentam um aumento no uso do transporte motorizado coletivo (de 0,45 para 0,50 por habitante) e, principalmente, do individual (de 1,58 para 1,73 viagens por pessoa). Paralelamente, a mobilidade não motorizada da região sofreu decréscimo de 0,57 para 0,43 viagens por pessoa. Isto é um problema, visto que, como apontado no capítulo 2, o número de viagens em veículo particular deveria ser reduzido para beneficiar o transporte coletivo e a mobilidade a pé, mas o que vem ocorrendo nos últimos anos é exatamente o inverso, ou seja, ainda não houve incentivos e melhorias adequadas para permitir esta mudança.

O município é responsável por 42% das viagens produzidas na região, das quais, 90% são internas. Isto nos mostra a urgência em melhorar a qualidade e eficiência dos serviços públicos coletivos e dos meios de transporte não motorizados para incentivar o uso destes meios.

O fluxo da RMC e da Cidade para o Centro ocorre com muita frequência por conta do desenho da malha radioconcêntrica:

A malha de ruas do município segue um padrão de urbanização típico, com uma via mais importante que corta o bairro, de onde saem as ruas mais estreitas e de menor fluxo. Possui também o padrão radiocêntrico, com vias de acesso partindo da região central para as regiões periféricas (BRYAN, 2011, p.53).

O sistema rodoviário de Campinas se caracteriza por uma rede de vias radioconcêntricas que impactam diretamente no funcionamento da área central. O sistema de transporte, também segue esse raciocínio, em que a maioria das linhas de transporte coletivo passam obrigatoriamente pelos principais terminais implantados na região central para seguir viagem para outros bairros da cidade (Figura 19).

Essa dinâmica da estrutura urbana dos transportes coletivos, em que tudo passa pelo Centro, é um dos maiores agravantes do congestionamento da área central que poderia ser evitado.



região. Essa mudança também poderia colaborar com a cidade como um todo, pois este meio de transporte descentralizado poderia se tornar mais eficaz.

No entanto, o que está sendo apresentado na revisão do Plano Diretor é a implantação de três corredores de ônibus que atenderão a região sudoeste, no padrão de sistema BRT (*Bus Rapid Transit*; em português, Transporte Rápido por Ônibus), em que dois deles seguirão sentido região central e o outro, que será implantado no antigo leito ferroviário desativado do VLT<sup>11</sup> (Veículo Leve Sobre Trilhos), que servirá de ligação entre eles (PMC, 2016).

A implantação promete reduções significativas no tempo de viagem em função desse sistema de corredores (PMC, 2016), melhorando as condições de transporte coletivo da região sudoeste, porém, ao menos por enquanto, a descentralização dos terminais de transporte não está sendo planejada.

### **1.10 Etapa 2: Mobilidade no Centro de Campinas - Dimensão “bairro”**

A partir deste tópico, são iniciadas as leituras morfológicas da dimensão “bairro” do Centro de Campinas. Para auxiliar na compreensão das dinâmicas espaciais, da composição e das características dessa região, os estudos exploratórios desta análise foram realizados com o apoio de pesquisas de campo guiadas pelo método de Lynch (1960) e indicadores de diversidade de Jacobs (1961).

O Centro de Campinas (Figura 20) é uma área de aproximadamente 1,5 quilômetros quadrados, delimitada pelas avenidas e ruas Orosimbo Maia, Anchieta, Barreto Leme, Boaventura do Amaral, Aquidaban, Waldemar Paschoal, Lix da Cunha e Doutor Mascarenhas (PMC, 2011).

O quadrilátero (Figura 20) formado pelas avenidas Moraes Sales, Senador Saraiva, Anchieta e Orosimbo Maia, conhecido como Rótula (projeto de redirecionamento do sentido dessas vias para agilizar o fluxo de veículos), faz parte de um anel perimetral interno da malha viária implantado no Plano de Melhoramentos, já apresentados no primeiro capítulo. Este possui estações de transporte coletivo municipal em vários trechos. Já a avenida Francisco Glicério, um local simbólico da

---

<sup>11</sup> O sistema VLT funcionou na cidade entre 1990 e 1994 e nunca chegou a operar de forma plena. De acordo com Bryan (2011) este meio de transporte era conhecido como um sistema que ligava nada a lugar nenhum e aponta três causas pelo insucesso do projeto: corrupção durante as obras de implantação; as demais linhas que compunham o projeto nunca terem saído do papel; e a Prefeitura não ter integrado o VLT com o sistema coletivo de ônibus. Os trilhos e as estações encontram-se até hoje abandonados pelo poder público.



Buscando entender a dinâmica de circulação neste Centro e aprofundar informações sobre o objeto de estudo, são apresentados, a seguir, os resultados do estudo realizado pela autora em pesquisa de campo com a utilização de instrumentos baseados no método de Lynch (1960), identificando os cinco elementos descritos na obra “A imagem da cidade”: vias, nodais, limites, marcos e bairros.

As “vias” são os caminhos pelos quais as pessoas circulam habitualmente, como ruas, calçadas, ferrovias, entre outros. Os pontos “nodais” são os locais estratégicos que permitem deslocamentos variados. São comuns próximos a marcos e cruzamentos de vias. Os “limites” são elementos lineares que delimitam fronteiras, quebras de continuidade do espaço que dificultam ou impossibilitam a permeabilidade ou circulação. Podem ser considerados como barreiras rios, lagos, rodovias, viadutos, muros e paredes. Os “marcos” são elementos de singularidade e de referência no contexto. Os “bairros” referem-se a uma área identificada como comum, portanto dividida e nomeada por um padrão de identidade.

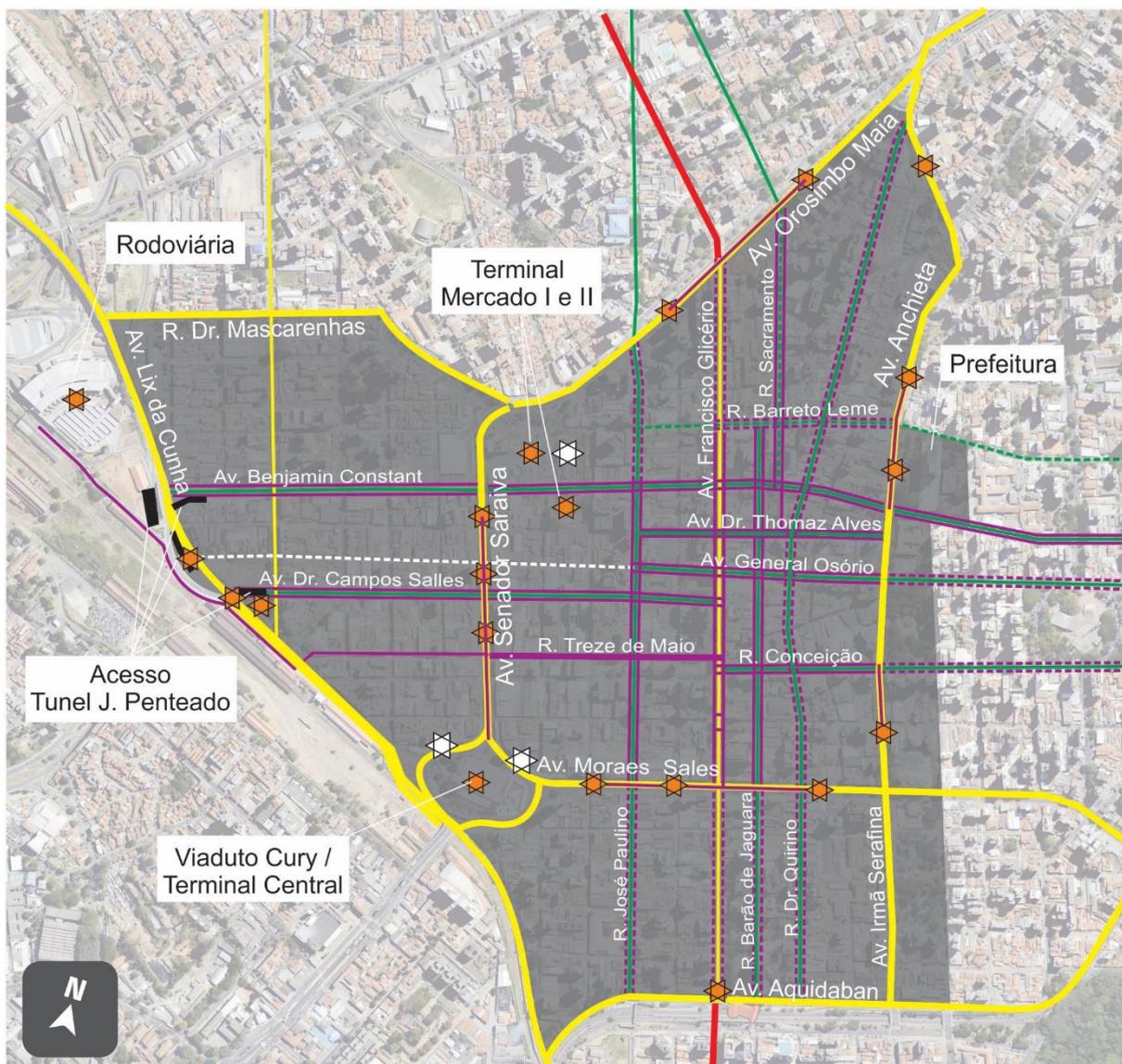
Estas categorias foram utilizadas para realizar uma descrição físico-espacial da região central de Campinas e pretendem colaborar para uma maior percepção da forma de apropriação e uso dos espaços que envolvem a área de estudo. As informações a seguir tratam de estudos empíricos analisados através de uma percepção internalista, assim sendo, de visão pessoal da autora.

Na análise das vias, como havia o interesse em compreender o seu funcionamento tanto para pedestres como para veículos motorizados (individual e coletivo), o método seguiu parâmetros um pouco diferentes da proposta de Lynch (1960), que as categoriza como “mais importantes” e “menos importantes”, e foram classificadas conforme o tipo de uso (motorizado e peatonal) relacionando-as com os horários de uso (horário de pico e horário comercial). No horário de pico, foram consideradas as principais vias de fluxo de início da manhã, almoço e final do dia e, no “horário comercial”, as principais vias de uso durante todo o horário comercial, exceto o horário de pico.

Com base nessas informações, após análise em pesquisa de campo, as vias foram compreendidas e organizadas conforme apresentado a seguir.

Na análise do horário de pico, foi possível verificar que as principais vias de alto tráfego de veículos coincidem, em sua maioria, com as vias de maior circulação peatonal. No caso, a avenida Francisco Glicério e as quatro vias do Rótula, em que, para o uso viário, acrescentam-se mais três avenidas: avenida Aquidaban, Andrade

Neves e Doutor Mascarenhas e, para o peatonal, o trecho de passeio público ao longo da Estação Fepasa (Figura 21 e Tabela 6).



#### LEGENDA:

Vias:

- Horário de pico - vias fluxo motorizado
- Horário de pico - vias fluxo peatonal
- Horário comercial - vias fluxo motorizado alto
- - - Horário comercial - vias fluxo motorizado moderado
- Horário comercial - vias fluxo alto peatonal
- - - Horário comercial - vias fluxo moderado peatonal

Figura 21. Principais vias de uso motorizado e peatonal no horário de pico e comercial. Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Earth (2015).

Horário de pico	Av. Francisco Glicério	Av. Francisco Glicério	Horário comercial	Av. Benjamin Constant	Av. Benjamin Constant
	Av. Orosimbo Maia	Av. Orosimbo Maia		Av. Francisco Glicério	Av. Francisco Glicério
	Av. Anchieta	Av. Anchieta		Av. Dr. Campos Sales	Av. Dr. Campos Sales
	Av. Moraes Sales	Av. Moraes Sales		R. Conceição	R. Conceição
	Av. Senador Saraiva	Av. Senador Saraiva		R. General Osório	R. General Osório
	Av. Aquidaban	Trecho ao longo da		R. Dr. Tomas Alves	R. Dr. Tomas Alves
	Av. Andrade Neves	linha férrea		R. Barreto Leme	R. Barreto Leme
	R. Dr. Mascarenhas			R. Barão de Jaguará	R. Barão de Jaguará
		R. Sacramento	R. Sacramento		
		R. Dr. Quirino	R. Dr. Quirino		
		R. José Paulino	R. José Paulino		
			R. Treze de Maio		

Tabela 6. Divisão das vias de uso motorizado e peatonal em horário de pico e horário comercial de acordo com a pesquisa de campo. Fonte: Elaborado pela autora (2015).

A mais provável explicação do alto fluxo de circulação de pedestre nesses locais se deve ao fato do quadrilátero Rótula e da avenida Francisco Glicério abrigarem vários pontos de ônibus espalhados ao longo da avenida. A avenida Senador Saraiva, por exemplo, tem o passeio público intensamente utilizado pelo uso peatonal por conta de sua proximidade com o Terminal Central e no trecho alinhado à estação ferroviária, por ser utilizado por pedestres para transferência entre a Rodoviária e o Terminal Central, assim sendo muito utilizado por pedestres que moram na RMC. Enquanto que para os veículos, as avenidas elencadas são as mais utilizadas porque são mais largas, possuem mais de três faixas de rolamento no leito carroçável e é umas das principais vias centrais da malha viária da cidade.

As vias mais utilizadas no “horário comercial” seriam as avenidas Benjamin Constant e Doutor Campos Sales e as ruas Conceição, General Osório, Doutor Tomas Alves, Barreto Leme, Barão de Jaguará, Sacramento, Doutor Quirino e José Paulino, tanto para tráfego viário quanto para peatonal. Adicionando a rua Treze de Maio para a categoria peatonal, o calçadão que somente permite acesso para pedestres.

Como existem trechos dessas vias com uso intenso e moderado, a análise permitiu mapear a mudança de intensidade de fluxo dessas vias (Figura 21 e Tabela 6).

A avenida Benjamin Constant (avenida prefeitura-rodoviária), por exemplo, possui fluxo intenso em toda sua extensão do quadrilátero que faz a ligação da avenida Anchieta até a Rodoviária, tanto de pedestres quanto veículos motorizados. Além da rodoviária no fim da avenida, no trecho de encontro com a avenida Senador

Saraiva, os pedestres podem ter acesso ao Terminal Central ou em sentido oposto seguir para a prefeitura, enquanto as pessoas com automóveis podem acessar as vias expressas, a rodoviária ou atravessar o túnel.

Já na avenida Francisco Glicério (avenida principal), os automóveis utilizam muito essa via como conexão para outros trechos do Centro ou até mesmo para acessarem outros bairros do entorno. Entretanto, os pedestres se concentram no trecho central dessa via, local em que se encontram pontos de ônibus mais próximos da maior concentração de comércios, serviços e marcos da avenida. Seus extremos costumam ter um fluxo de pedestres moderado, ou em alguns momentos, até baixo.

A avenida Doutor Campos Sales (estação-centro histórico), que inicia logo após a saída do Túnel, próximo à avenida Andrade Neves, também possui fluxo intenso em toda sua extensão, tanto para pedestres quanto para automóveis. Sua via termina na avenida Francisco Glicério, margeando o Largo do Rosário, zona de intensa atividade do Centro.

A rua General Osório (avenida Centro Histórico – avenida Anchieta) é muito utilizada para quem deseja seguir sentido prefeitura. Apesar de iniciar sua extensão próxima ao terminal ferroviário, o fluxo somente é notado a partir da rua José Paulino, dando vazão ao fluxo recebido da avenida Doutor Campos Sales. Esse trecho é pouco utilizado até mesmo pelos pedestres.

A rua Conceição (rua da Catedral), que abriga o shopping Jaraguá, tem grande importância histórica na cidade. Antigamente, sua extensão terminava com vista privilegiada para a Catedral Metropolitana de Campinas, mas teve seu sentido alterado para melhoramento do trânsito de veículos. Apesar de não ser uma rua muito extensa, apresenta um fluxo muito utilizado pelos automóveis e pedestres.

A rua Treze de Maio (calçadão), importante via peatonal de comércio, tem um alto fluxo de pedestres durante o dia e se inicia na avenida Francisco Glicério, na praça da Catedral, e termina em frente à Estação Ferroviária.

As ruas Barão de Jaguara, Sacramento, José Paulino, Doutor Quirino e Barreto Leme, apesar de estreitas, são vias coletoras que conduzem o trânsito para os pontos de maior concentração dos comércios.

As demais vias da região central de Campinas, no geral, são ruas calmas, estreitas e, em sua maioria, ainda em paralelepípedo.

Conforme pode ser visto, as principais vias de uso motorizado no horário de pico, por serem as mesmas que possuem terminais de ônibus, coincidem, em sua

maioria, com as de uso peatonal. O mesmo ocorre nas vias de uso principal no horário comercial, provavelmente devido à concentração de comércios existentes nessas áreas ou também pela capacidade de legibilidade<sup>12</sup> desses locais. Essa coincidência de altos volumes tanto de pedestres quanto de automóveis é um complicador, pois além de concentrar o fluxo e limitar o uso das vias, interfere no nível de segurança dos pedestres. Foi possível perceber também que a maioria das pessoas que circulam pelo espaço público do Centro o utilizam como zona de passagem.

Em relação aos pontos nodais, também conhecidos como cruzamentos, estes foram demarcados no encontro das vias citadas no levantamento (Figura 22). Com essa aplicação, foi possível verificar que a avenida Francisco Glicério e a rua José Paulino concentram um grande volume de fluxo de pedestres e transporte motorizado, o que realmente demarca a importância de garantir a segurança contra acidentes.

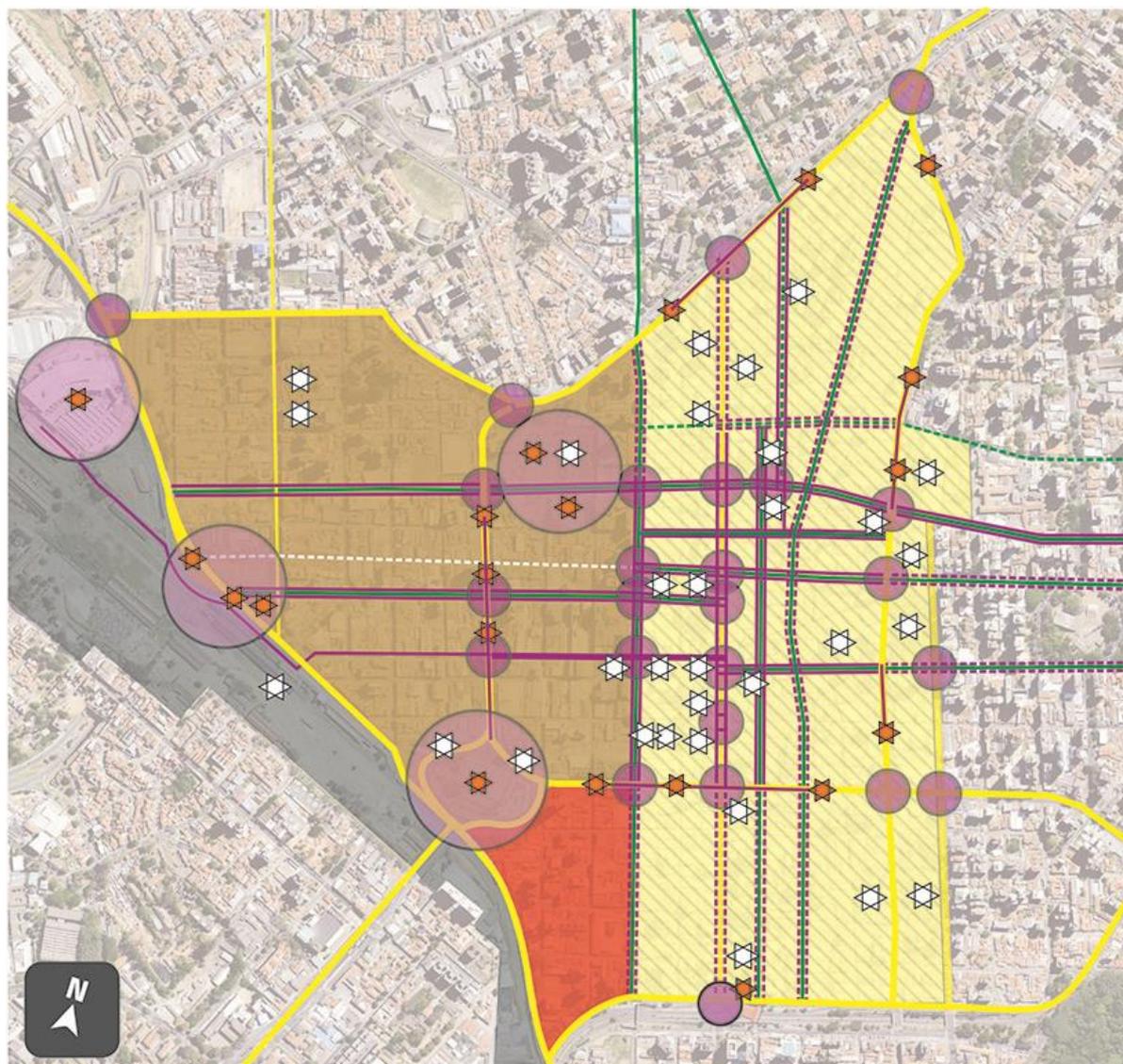
A estação com a linha ferroviária, por ser uma estrutura urbana que dificulta o acesso de pedestres na região, foi classificada, no estudo, como “limite” (Figura 22). A presença da estação faz com que os pedestres dos bairros que estão ao oeste do Centro, no caso a Vila Industrial, percorram um longo trajeto para cortar essa barreira, visto que as únicas maneiras de acessarem o Centro seria pela avenida João Jorge, que faz acesso pelo Viaduto Cury (Terminal Central), e pelo túnel de pedestres dentro da estação ferroviária. Este último é uma passagem subterrânea de experiências sensoriais desconfortáveis por se encontrar em mau estado de conservação e com baixo nível de segurança contra roubos e assaltos.

Os marcos, elementos de singularidade e de referência que compõem essa região, foram identificados conforme apresentado na Figura 22. Como pode ser visto, existe uma grande concentração de marcos ao leste da rua José Paulino (Figura 22). Esses marcos, por possuírem uma forte identidade, interferem diretamente na forma de uso e apropriação do espaço.

Os bairros referem-se a uma área identificada como comum, portanto foram divididas e nomeadas por um padrão de identidade (LYNCH, 1960). No estudo, foram identificadas três áreas com características semelhantes dentro da demarcação do Centro. Para verificar o potencial de regeneração dessas áreas, foram aplicados os quatro indicadores necessários para gerar diversidade urbana de Jacobs (1961), apresentados no segundo capítulo.

---

<sup>12</sup> Segundo Lynch (1960), um ambiente com legibilidade permite que as pessoas tenham uma imagem clara do espaço, permitindo que elas se desloquem facilmente e depressa.



#### LEGENDA:

##### Vias:

- Horário de pico - vias fluxo motorizado
- Horário de pico - vias fluxo peatonal
- Horário comercial - vias fluxo motorizado alto
- - - Horário comercial - vias fluxo motorizado moderado
- Horário comercial - vias fluxo alto peatonal
- - - Horário comercial - vias fluxo moderado peatonal

##### Marcos:

- ☆ pontos de referência
- ☆ geradores de fluxo

##### Nodais:

- cruzamentos fluxo intenso

##### Limites:

- Estação e linha ferroviária

##### Bairros:

- 1 - Concentração de pontos de referência
- 2 - Concentração de geradores de fluxo
- 3 - Comércio especializado

Figura 22. Região central com os cinco elementos de Lynch. Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Earth (2015).

Os resultados da análise dos indicadores de diversidade de Jacobs (1961), apresentados neste trabalho, seguiram os seguintes critérios: os indicadores de densidade de residentes foram verificados durante o estudo da Etapa 1 deste capítulo,

as medições das quadras foram feitas através do *software* Google Earth, considerando curtas as de até 100 metros, e o indicador de uso combinado e a combinação de edifícios com idades e estados de conservação variados foram realizados por meio da percepção analítica da autora mediante pesquisa de campo. Desta forma, os “bairros” foram identificados conforme especificado a seguir.

A região nomeada no estudo como “1” (Figura 22) acumula a maior quantidade de marcos da região central e tem uma identidade muito forte, por grande parte deste perímetro fazer parte do centro histórico. Este foi delimitado no estudo pelas avenidas e ruas Orosimbo Maia, Anchieta, Barreto Leme, Boaventura do Amaral, Aquidaban e José Paulino.



Figura 23. Características da área central nomeado no estudo como área “1”. Fonte: Imagem capturada Google Street View (2012).

Analisando a área “1”, pode se constatar que este perímetro possui uma grande concentração de marcos referenciais, catedral, praças e parques. Além disso, há diversidade de comércios e serviços com fachadas ativas e concentração de edifícios de uso misto, uma mistura de edifícios com idades e estados de conservação variados, sendo uma boa porcentagem de prédios antigos, quadras curtas, em sua maioria, e alta densidade de residentes (Figura 23). Portanto, de acordo com Jacobs (1961), esta é uma região geradora de diversidade.

A região demarcada como “2” (Figura 22) possui uma gama de comércio especializado em vestidos de noivas, arranjos e decoração de festas. Esta área foi delimitado pela rua José Paulino, avenida Aquidaban, rua Alvares Machado e avenida

Moraes Sales. A rua José Paulino é conhecida na cidade como a principal porta de entrada para essa área comercial.



Figura 24. Características da área central nomeado no estudo como área “2”. Fonte: Imagem capturada Google Street View (2012).

Esta região foi identificada como bastante degradada, com pichações e edifícios deteriorados e/ou abandonados, com baixa número de moradores. Possui uma grande incidência de fachadas ativas de comércio especializado, escolas de ensino técnico e supletivo, edifícios antigos e abandonados com baixas condições de conservação e uma quantidade considerável de quadras longas com poucos edifícios de uso misto (Figura 24), ou seja, não possui as quatro características para promover diversidade, orientadas por Jacobs (1961).

A área “3” (Figura 22) possui uma característica física em abrigar vários geradores de fluxo, como o Terminal Central e o Terminal Mercado I e II, a Rodoviária de Campinas, a Estação Ferroviária (sede da estação cultura), o Túnel Joá Penteado e o Viaduto Cury. Esta área foi delimitada pela avenida Lix da Cunha, avenida 20 de Novembro, rua José Paulino, avenida Orosimbo Maia e rua Mascarenhas, tendo como avenida principal a avenida Senador Saraiva e a avenida Andrade Neves. Esta última abrigava, também, a antiga rodoviária.



Figura 25. Características da área central nomeado no estudo como área “3”. Fonte: Imagem capturada Google Street View (2011).

Esta região tem uma maior presença de edifícios horizontais do tipo sobreloja e cortiços e edifícios verticais isolados, exceto na proximidade com a rua José Paulino, com uma maior incidência de edifícios altos, densidade baixa de residentes, quadras curtas em sua maioria, e é voltado para o acesso a modais de transporte, comércio lojista e centros médicos (Figura 25).

Após esta análise, foi possível perceber que a região demarcada como “1” encontra-se em melhores condições de permitir a vida urbana. O fato deste perímetro conter o centro histórico e a maior concentração de marcos do Centro da cidade colaborou para esta área ser privilegiada.

O mesmo não acontece com as outras áreas, sendo que, de acordo com Jacobs (1961), para desenvolver um potencial de diversidade, da região “2”, precisaria de investimentos e incentivos para uma mistura de comércios e serviços de forma mais variada e compacta (supermercados, padarias, farmácias, restaurantes, entre outros serviços de uso frequente e cotidiano nas proximidades). Além disso, necessitaria de reuso dos edifícios abandonados, buscar maneiras de reduzir a dimensão das calçadas como, por exemplo, incentivando o miolo de quadras acessíveis e atrativos e um maior número de moradores de preferência em edifícios de uso misto. Enquanto que a área “3”, para que se encaixasse no perfil de diversidade apresentado pela autora, precisaria de um maior equilíbrio de edifícios novos de uso misto, com variação compacta de comércio e serviços, com incentivos para uma maior

incidência de moradores, visto que esta região possui número bastante reduzidos de residentes por hectare.

No entanto, nas propostas apresentadas pela prefeitura para revisão do Plano Diretor, em setembro de 2016, pretende-se beneficiar apenas uma região específica da área central (Figura 26), no caso, a região que se refere no estudo como área “1”, a área mais valorizada do bairro Centro.

Isto é um fato preocupante, pois se a região que está fora desse perímetro continuar a não receber atenção adequada, isso contribuirá para o aumento da segregação dessas áreas e para a degradação do espaço público por consequência da falta de melhorias. Somente direcionar o investimento público em áreas que já possuem um certo potencial de regeneração não irá resolver os problemas e necessidades locais.

## Propostas

### POLOS DE DESENVOLVIMENTO

### ÁREA CENTRAL

- Desenvolver Plano de Requalificação da Área Central considerando sua importância, visando o incremento das atividades econômicas, o estímulo ao uso habitacional e as atividades culturais e de entretenimento;
- Incentivar programas de preservação do patrimônio edificado valorizando as referências históricas e estimulando a visitação e o turismo;
- Incentivar programas de recuperação e valorização de fachadas, com normatização de publicidade e identificação comercial;
- Estimular a multiplicidade funcional e o incremento das atividades econômicas, inclusive no período noturno;



Figura 26. Propostas apresentadas pela prefeitura para revisão do Plano Diretor para área central, em setembro de 2016. (Área demarcada no mapa: a partir da avenida Francisco Glicério em direção à região leste). Fonte: PMC, 2016.

Portanto, a inclusão de programas de melhorias é fundamental para as áreas do Centro que mais necessitam de cuidados e atenção na revisão do Plano Diretor, para garantir eficácia das ações públicas a favor da qualificação do espaço público para as pessoas que habitam, usam e caminham por essas áreas.

### **1.11 Etapa 2: Mobilidade no Centro de Campinas - Dimensão “rua”**

Considerando que nesta pesquisa não haverá tempo hábil para um estudo mais abrangente dos espaços públicos do Centro, optou-se por efetuar a análise da dimensão “rua” na avenida Francisco Glicério. A escolha por esta via foi definida pelo fato desta ser um local simbólico da cidade, uma importante via de acesso à região central e um dos espaços públicos de circulação com intenso fluxo de pedestres, tanto em horário de pico quanto em horário comercial, na pesquisa de campo da análise da dimensão “bairro”. Além disso, esta via foi recentemente alvo de projeto urbano, sendo possível avaliar se a reforma incorporou todos os elementos necessários para o conforto e a segurança dos pedestres.

Conforme análise da dimensão “bairro”, esta avenida pertence a uma região que apresenta condições favoráveis para gerar diversidade. Nela, encontra-se uma grande parcela do Centro comercial e uma movimentação intensa de pedestres e automóveis. Abriga diversas praças e serviços públicos, catedral, uma concentração em grande escala de bancos, estacionamento e farmácias (Figura 27, 28 e 29). Seus edifícios são quase todos verticalizados e possuem uma variedade de comércio em seus pavimentos inferiores e atividades empresariais ou residenciais nos pavimentos superiores, portanto de uso misto, que são, em sua maioria, fachadas ativas que favorecem atratividade para os pedestres.

Com 1,5 quilômetros de extensão, apenas as duas últimas quadras dessa avenida, próximas ao Largo do Pará, são mais longas (150 metros) e as demais variam de 80 a 105 metros, o que é uma boa dimensão para oferecer maiores opções de circulação para o pedestre. Esta região apresenta também uma alta densidade de residentes (ver análise da Etapa 1) que colabora para o perfil de diversidade e vitalidade do espaço, ou seja, de vida urbana.

A única exceção, nesse sentido, se dá por esta avenida oferecer poucos atrativos à noite. Apesar de algumas lanchonetes se manterem abertas no período noturno, a quantidade de fachadas que se encontram fechadas, sem atrativos, é muito grande.

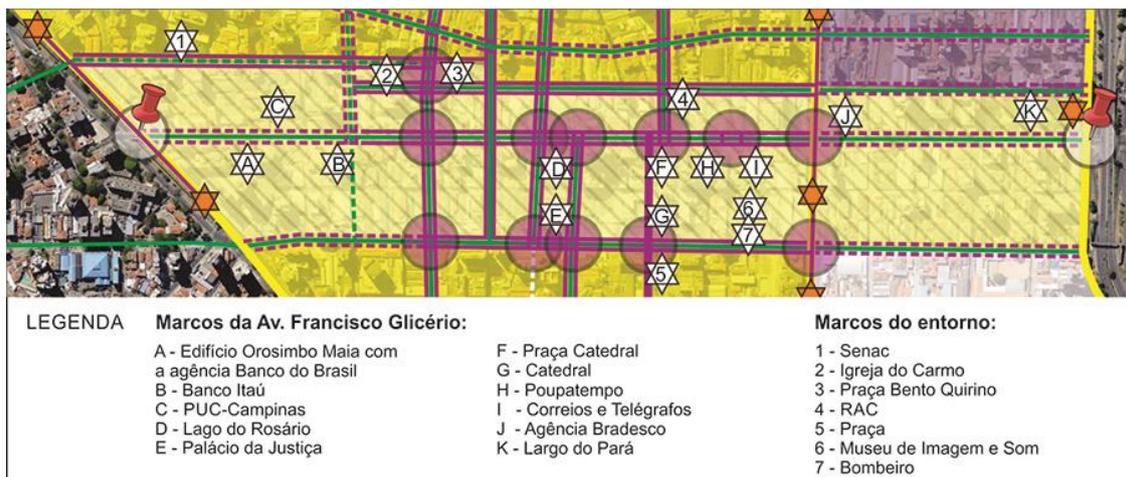


Figura 27. Localização dos marcos da Avenida Francisco Glicério (A-K) e do entorno (1-7).

Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Earth (2015).



Figura 28. Fotografias dos marcos da Avenida Francisco Glicério (A-K). Fonte: Imagens selecionadas pela autora extraídas do site Pinterest e Google Street View (2015).



Figura 29. Uso do Solo da Avenida Francisco e entorno. Fonte: Elaborado pela autora com base no Google Earth (2015).



Em relação ao espaço de circulação de pedestres, este apresentava, antes da intervenção recente, vários pontos de conflito. Havia vários trechos do passeio público com baixas condições do piso, com partes do calçamento quebrado, obstrução da passagem ocasionada pela má organização dos equipamentos urbanos, calçadas estreitas em relação ao volume de pessoas que circulam no local, pontos de transporte coletivo sem proteção contra intempéries, falta de indicação dos itinerários e horário das linhas e inexistência de mapas de pontos de referências para guiar o pedestre na região central (Figura 30), que colaboram para uma maior legibilidade do espaço.

Conforme apresentado no capítulo 1, as intervenções nesta avenida tiveram como propósito valorizar a acessibilidade, a mobilidade de pedestres, a estética e a limpeza do visual. Para isto, a proposta englobava o aterramento da fiação elétrica, a instalação de nova iluminação, a modernização das placas de sinalização de trânsito e dos pontos de ônibus, a substituição da rede de água e esgoto, o alargamento de um dos lados da calçada, a troca de calçamento por material mais adequado e resistente, a desobstrução das calçadas com padronização das bancas de comércio, as vagas de paradas rápidas de trechos em trechos e a implantação do novo modelo das estações de transferência (pontos de ônibus).

No projeto apresentado, a proposta era de reduzir uma faixa do leito carroçável para o alargamento de apenas um dos lados da calçada em mais seis metros, em que a calçada ampliada receberia bancas padronizadas e vagas de paradas rápidas de trechos em trechos e, na oposta, ficariam locadas as novas estações de transferência (Figura 31).

A redução do leito carroçável para a ampliação de um dos lados da calçada realizados por esta reforma foi um fato inédito no planejamento da cidade. Algo próximo disso só foi realizado com implantação do calçadão da rua Treze de Maio na década de 1980. A proposta de bancas padronizadas e a implantação de estrutura adequada para os pontos de ônibus também foram importantes para sanar os problemas apresentados no passeio público. No entanto, a localização do guarda-corpo com jardim e bancos apresentados no projeto é de se contestar, visto que ocupam uma grande área que deveria ser reservada para passeio. A forma de posicionamento destes também faz toda a diferença para o uso e devem estar posicionados para a melhor visão da vida urbana da cidade, oferecendo boa visão das pessoas circulando. O agrupamento de bancos posicionados para um ambiente de conversa também é indicado para que favoreça oportunidades de convívio. Estes

elementos, de fundamental importância nos espaços públicos, seriam muito mais funcionais, confortáveis e seguros para a circulação a pé se estivessem localizados na faixa de serviço conforme apresentado na norma de acessibilidade NBR9050/2015.



Figura 31. Parte do projeto apresentado pela Prefeitura de Campinas. Fonte: Campinas, 2015.

No entanto, para verificar se as mudanças propostas foram realmente realizadas e se atingiram o objetivo de melhorar a acessibilidade e mobilidade dos pedestres, o espaço público da avenida Francisco Glicério foi analisado de acordo com os critérios de qualidade urbana para pedestres de Gehl (2013) e com a proposta de zoneamento da calçada da norma de acessibilidade (ABNT-NBR9050, 2015), apresentados no capítulo 2. Os resultados foram organizados em aspectos positivos e negativos, conforme segue abaixo.

**Aspectos positivos dos espaços públicos para pedestres após reforma da avenida Francisco Glicério:** a acessibilidade nos passeios públicos recebeu melhorias como a troca por piso adequado e calçadas com níveis planos, rampas de rebaixamento e faixas de pedestres ampliadas em vários trechos de maior fluxo. As instalações de semáforos para pedestres ao longo da via colaboraram para a travessia mais segura (Figura 32).

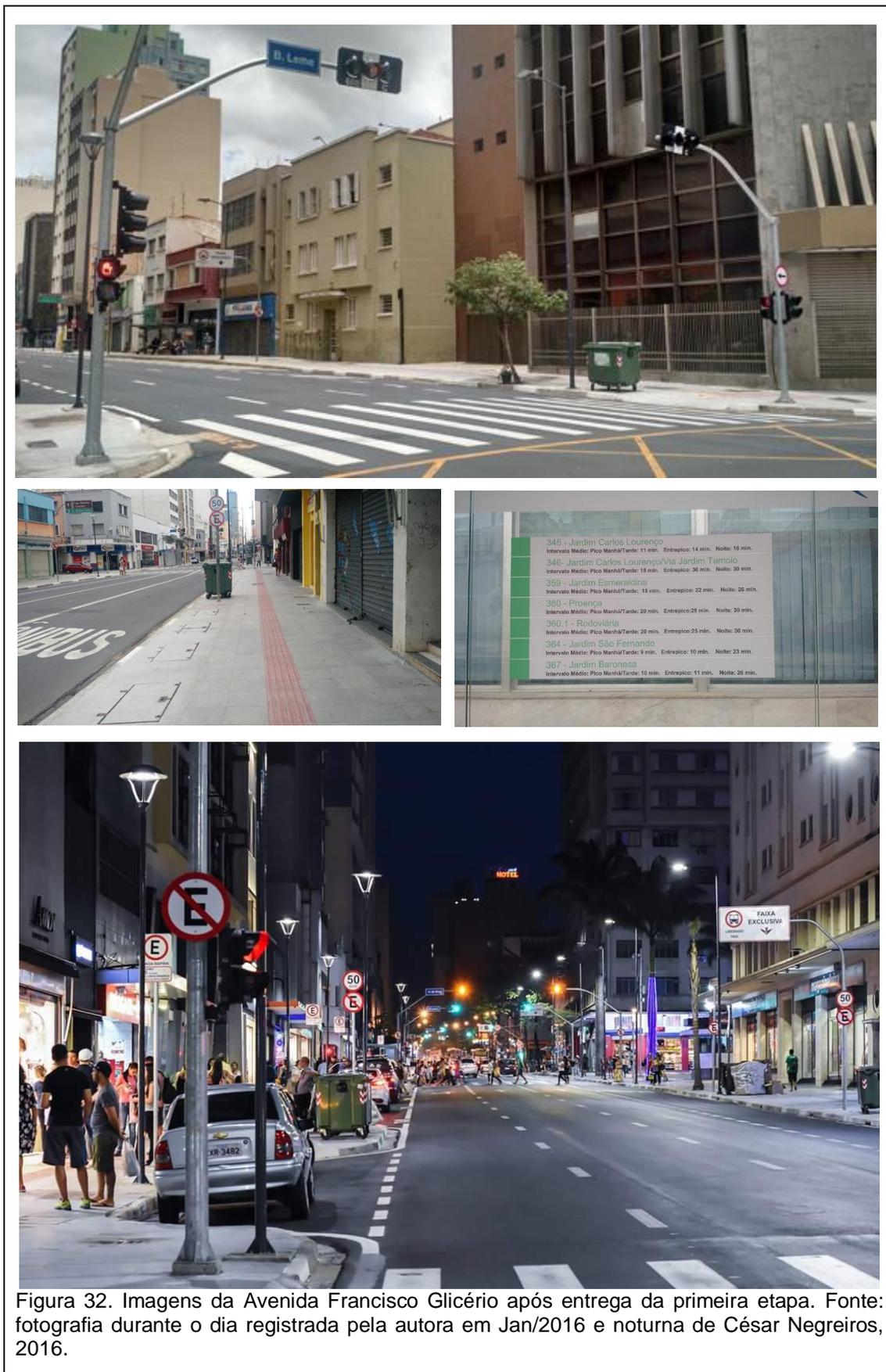


Figura 32. Imagens da Avenida Francisco Glicério após entrega da primeira etapa. Fonte: fotografia durante o dia registrada pela autora em Jan/2016 e noturna de César Negreiros, 2016.

Quanto ao mobiliário urbano, a iluminação é um ponto forte, pois as calçadas bem iluminadas aumentaram a visibilidade noturna para os pedestres, garantindo mais segurança na circulação durante este período (Figura 32). As bancas foram padronizadas e locadas sem obstruírem as áreas de circulação e a locação do modelo padrão das estações de transferência, além de garantir o conforto com assentos e proteção contra chuva e sol, também receberam informações das linhas de transporte coletivo e mapa de localização de pontos turísticos que contribuem para a legibilidade.

**Aspectos negativos dos espaços públicos para pedestres após reforma da Avenida Francisco Glicério:** apesar da reforma ter permitido uma boa visão do todo e uma limpeza visual, com a retirada de fiação de energia e padronização das bancas e pontos de transferência, um aspecto negativo é que, além de ainda existirem elementos urbanos obstruindo a passagem do passeio público (lixeiras, caçambas, entre outros), em vários trechos as faixas de piso tátil para deficientes visuais estão em locais inadequados, com desvios desnecessários ou muito próximos de equipamentos e elementos urbanos. Isto é problema grave que precisa ser resolvido com urgência para proteger os pedestres de acidentes (Figura 33). Uma solução seria a aplicação do zoneamento conforme indicado na NBR9050/2015.

Embora no projeto da reforma conste a instalação de bancos para descanso e a implantação de árvores e paisagismo, estes não foram instalados: faltam árvores e estruturas verdes nas calçadas, que normalmente se encontram apenas nas praças. Jardins e arborização têm papel fundamental nos passeios públicos, pois fornecem sombra e conforto sob o sol, refrescam e limpam o ar, além de ajudar a definir e compor o espaço urbano. Os bancos são essenciais para o descanso e a socialização dos pedestres durante o percurso. A presença desses elementos é fundamental para a ambientação do espaço público para as pessoas e sua ausência deixa o espaço público inóspito e sem vida (Figura 33).

As praças não foram objeto de atenção, então apenas receberam troca de calçamento seguindo o alinhamento das calçadas. Estas também deveriam ser requalificadas para se tornarem mais atrativas para as pessoas.

Lembrando que, conforme levantado na Etapa 1, essa região possui uma alta concentração de residentes jovens e idosos, que poderiam ser potenciais frequentadores do espaço de convívio público.



Figura 33. Imagens da Avenida Francisco Glicério após entrega da primeira etapa.  
Fonte: fotografia registrada pela autora em Janeiro/2016.

Entende-se, a partir dessa análise, que apesar de haver melhorias consideráveis para o pedestre, as calçadas apresentam problemas graves de implantação do piso tátil, o que torna o ambiente perigoso para deficientes visuais. A

instalação de bancos e implantação de árvores e paisagismo poderiam tornar este ambiente mais agradável para os pedestres.

### **1.12 Potencialidades para recuperação do espaço público para pedestres no Centro de Campinas**

Como pode ser visto, o estudo do desenho urbano apresenta outros meios de percepção que enriquecem o conhecimento. A realização de um estudo empírico, utilizando métodos de “multiescalaridade”, permitiram, para o presente trabalho, uma maior percepção das dinâmicas espaciais e da forma de apropriação e uso dos espaços que envolvem a área de estudo, assim como um levantamento da sua composição, com as características gerais e os elementos observados no tecido urbano.

Avaliando o Centro de Campinas pelo estudo de “multiescalaridade” proposto, nota-se que:

Em relação à escala “cidade”, a descentralização dos terminais de transporte coletivo da área central para outras policentralidades poderia melhorar a eficácia dos transportes nas cidades e retirar fluxos de veículos desnecessários do Centro que já se encontra sobrecarregado.

Em relação à escala “bairro”, parte desse Centro (setor A e B ou área 1 no estudo) já possui um grande potencial de diversidade, mas outra parte, área de geradores de fluxo de pedestres, poderia receber melhorias nesse sentido (setor C ou área 2 e 3 no estudo). Desta forma, essas melhorias buscariam um equilíbrio de diversidade com a qualificação construtiva desse espaço, com tipologias de uso misto e fachadas ativas, uma variação compacta de comércio e serviços (descentralização) e incentivos de moradia favorecendo a vitalidade e uso contínuo dos espaços, evitando grandes construções de fachadas muradas ou fechadas ao público, favorecendo a pequena escala. Este setor também precisa de investimentos no passeio público para pedestres, com atenção especial à acessibilidade e intermodalidade entre os geradores de fluxo de pedestres.

Em relação à escala “rua”, em que foi analisada a avenida Francisco Glicério, recentemente reformada no Centro, ainda é necessário organizar a divisão da calçada, ajustando o trajeto de deficientes visuais dentro da faixa delimitada como passeio (conforme indicado na NBR9050), e a área de serviço da calçada deve ser reservada para abrigar elementos de serviços urbanos como postes de iluminação,

lixeiras, assim como a implantação de arborização, paisagismo e bancos para descanso e convívio. A qualificação desses espaços com a presença de elementos urbanos que favoreçam o convívio público de jovens e idosos pode oferecer melhor espaço público para o pedestre e, conseqüentemente, mais condições de urbanidade.

Os espaços públicos do entorno dessa avenida (Figura 34) e de outras partes da área central (Figura 35), principalmente na região oeste do bairro, também precisam de cuidados, visto que se encontram, na maioria, estreitos, inóspitos e malconservados.



Figura 34. Imagens do entorno da Avenida Francisco Glicério. Fonte: fotografia durante o dia registrada pela autora em 17/04/2015.

É importante enfatizar que a qualificação dos espaços públicos para pedestres deve ser realizada de forma integrada, permitindo deslocamentos das pessoas em todo bairro do Centro com funcionalidade, conforto e segurança.



Figura 35. Imagens do Centro de Campinas. Na ordem, Calçadão Treze de Maio, avenida Doutor Campos Sales e Trecho ao longo da linha férrea. Fonte: Imagens extraídas do Google Maps, 2016.

## 2 CONSIDERAÇÕES FINAIS

A mobilidade para o pedestre é um tema novo nas políticas públicas brasileiras. Pela primeira vez na história brasileira, as políticas públicas de mobilidade discutem a mudança de priorização dos modais permitindo uma melhora nas condições do pedestre. Este processo foi recentemente apresentado pela Política Nacional de Mobilidade de 2012; antes havia apenas a política de planejamento para o transporte, não englobando o pedestre. No entanto, apesar dos avanços na discussão sobre o assunto, o caminho ainda é longo para garantir a qualidade urbana do espaço público para pedestres que permitiria melhor qualidade de vida para a população.

Após compreender o histórico das intervenções urbanas no Centro de Campinas, conclui-se que as condições críticas da realidade, o aparente caos urbano, a segregação espacial e a baixa condição de deslocamento na cidade, foram reflexos de um planejamento que desprezou as condições dignas de urbanidade. Isto aconteceu porque, por muito tempo, a vida urbana na cidade e os interesses públicos foram seriamente negligenciados e evitados. Pelo contrário, o Centro de Campinas foi constantemente objeto de atenção política, alvo de projetos urbanos de caráter regional, para atendimento de interesse privado de circulação de capital. A importância regional dada a cidade, marcada a partir da implantação das ferrovias e do planejamento urbanístico rodoviário, realizada sem o cuidado de atender a mobilidade intraurbana, impactaram diretamente no âmbito social, prejudicando tanto a qualidade de vida urbana de seus habitantes quanto a mobilidade e uso da cidade, principalmente em relação aos espaços públicos para pedestres.

Ao longo dos anos, as obras realizadas para atender ao interesse público foram raras e pontuais. Em 150 anos de mudança no desenho urbano da cidade e décadas de redução do espaço de circulação dos pedestres para o atendimento do fluxo de automóveis, apenas duas obras foram focadas para os pedestres: o calçadão da rua Treze de Maio e a recém reformada avenida Francisco Glicério. Estes foram os únicos locais de passeio público do centro que receberam melhorias diretas, mas ambos não contemplam todas as necessidades dos pedestres. Foi possível identificar também que as intervenções recentes ainda dão pouca importância à mobilidade a pé, o que nos mostra que tais projetos de mobilidade ainda não são objeto de intervenção integrada.

Portanto, nesse sentido, entende-se nesta pesquisa que há um conflito entre os diferentes papéis que o Centro deveria atender e os projetos que a cidade formula para a mobilidade.

Com relação aos conceitos de espaço público para o pedestre apresentados pelos autores, Campinas precisaria mudar a forma de planejamento da cidade com projetos focados na qualificação da pequena escala, aquela em que ocorre a relação direta do homem com o espaço público. No entanto, para que seja possível recuperar os espaços para pedestres, as necessidades da pequena escala devem ser um ponto central na tomada de decisões. O planejamento atual, além de não acontecer dessa maneira, muitas vezes, ignora as necessidades da menor escala e desconsidera, nos projetos, elementos fundamentais para o uso das pessoas com funcionalidade, conforto e segurança.

Muitas vezes, falta acessibilidade básica para a segurança do pedestre, elementos urbanos, como bancos, árvores e jardins, que irão melhorar as condições de conforto, assim como construções mais atrativas e coerentes para que se proporcione funcionalidade, de acordo com as necessidades e práticas diárias das pessoas que caminham pelos passeios públicos.

A mobilidade em Campinas ainda é focada nos interesses particulares e privados para acúmulo de capital e não para usufruto da maioria da população. Para atingir a qualificação do espaço público para pedestres, a cultura de projetar cidades somente para benefício de circulação dos automóveis particulares deve mudar. Deve-se buscar uma nova maneira de usar o espaço público da cidade e, para isso, as necessidades devem ser avaliadas a partir de entendimento do funcionamento local, de como as pessoas usam e se apropriam dos espaços.

O principal obstáculo é o interesse do município em proporcionar essas mudanças conciliando as construções para um bem coletivo, valorizando o espaço público para pedestre, assim como exigindo que as construções privadas estejam de acordo com a lógica local da pequena escala, favorecendo melhores condições de urbanidade. A cidade para todos deve ser meta dos processos urbanos. Para que isso ocorra, o planejamento deve estar focado nas necessidades espaciais das pessoas que vivem e usufruem desses espaços, que podem ser compreendidos a partir do conhecimento da realidade cotidiana local.

Uma forma de colocar esse conceito em prática é ter um bom espaço público para pedestres que ofereça atratividade ao uso do sistema de transporte coletivo e

criar condições de urbanidade para que o caminhar e pedalar façam parte das etapas naturais do padrão das atividades diárias da população. Se as calçadas fossem boas e agradáveis e houvesse transporte público de qualidade para a circulação, em muitos casos, não seria preciso usar automóvel particular.

Para que isso seja possível, o planejamento das outras escalas, cidade e bairro, deve estar coerente com as necessidades de uso do pedestre. Então, no caso, é essencial ter uma visão sistêmica e integrada da dinâmica urbana da cidade para entender como funciona a mobilidade de acesso a essa região e se isso acontece de forma coerente e lógica.

A partir do estudo do Centro, apresentado no terceiro capítulo, entende-se que as questões de mobilidade poderiam ser aliviadas se o projeto englobasse melhorias nas três escalas planejamento. Na escala “cidade”, permitindo uma redução de fluxos desnecessários de veículos do centro; na escala “bairro”, investindo no desenvolvimento da diversidade da região oeste (identificada no estudo como setor “B” e “C” ou área 2 e 3); e na escala “rua”, é essencial a qualificação dos passeios públicos com a adequação das calçadas, tornando-as mais acessíveis, além da inclusão de fachadas ativas, mobiliário urbano, jardins, arborização, entre outros.

Em relação ao planejamento da escala “rua”, conforme apresentado no segundo capítulo, esta escala deve ter uma linguagem adequada ao nível dos olhos dos pedestres com elementos qualificadores que se harmonizam com as necessidades do corpo humano (GEHL, 2013), acrescentando elementos qualificadores de espaço que irão oferecer mais funcionalidade, conforto e segurança aos passeios públicos.

No planejamento da escala “bairro”, tal desenvolvimento somente será possível com ações políticas específicas. Segundo Jacobs (1961), a diversidade não acontece espontaneamente, pois precisa ser induzida. Como discutido no capítulo três, o setor “C” ou área “2” e “3”, caracterizados por serem áreas atualmente negligenciadas e com vazios urbanos, poderiam receber políticas que favorecessem uma maior incidência de empreendimentos habitacionais e uma implantação de estrutura construtiva de acordo com as necessidades espaciais do pedestre, proporcionando uma variedade de funções urbanas, com atrativos tanto para quem mora nestas áreas quanto para quem usufrui destes espaços.

Já no planejamento da escala “cidade, uma maneira de proporcionar a redução de veículos seria, por exemplo, a descentralização dos terminais de transportes coletivos.

Isto é, não adianta somente ampliar as calçadas, pois a questão da mobilidade é multifatorial, o que envolve a mudança de outros aspectos estruturais da cidade.

A descentralização, diversidade, integração e os elementos qualificadores da pequena escala seriam peças chave para a efetiva recuperação e qualificação dos espaços públicos para os pedestres nesta região.

No entanto, a discussão, por enquanto, limita-se a uma busca de equidade na divisão espacial, na definição da demanda pelas pesquisas de engenharia de tráfego – que deveria ser dimensionada pelo volume de pessoas que circulam e não pelo volume de veículos – e no direito de acessibilidade no passeio público por todas as pessoas, independente de condições físicas, gênero, faixa etária ou condição social.

Para permitir mudanças positivas para os próximos dez anos na cidade de Campinas, deve-se pensar com urgência em propostas de projetos que atendam às necessidades de deslocamento da população local de forma integrada. Para isso, o conhecimento da realidade cotidiana local é imprescindível para que as cidades ofereçam funcionalidade, conforto e segurança, considerando a presença dos elementos essenciais de boa qualidade urbana para pedestres.

## REFERÊNCIAS

ABNT NBR 9050 (2004). **Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos**. 2ª ed., São Paulo, 2004.

ABNT NBR 9050 (2015). **Acessibilidade a Edificações, Mobiliário, Espaços e Equipamentos Urbanos**. 3ª ed., São Paulo, 2015.

ASSIS, Elisa Prado de (2012). **Acessibilidade nos bens culturais imóveis: possibilidades e limites nos museus e centros culturais**. Dissertação (Mestrado em Arquitetura e Urbanismo) – USP, São Paulo, SP, 2012.

BADARÓ, Ricardo de Souza Campos (1986). **O plano de melhoramentos urbanos de Campinas (1934-1962)**. Dissertação (Mestrado) - Escola de Engenharia de São Carlos. São Carlos, SP: 1986.

BAIARDI, Y. C. L (2012). **O papel da microacessibilidade na mobilidade urbana: o caso da estação de trem Santo Amaro na cidade de São Paulo**. Dissertação (Mestrado). Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade Presbiteriana Mackenzie, São Paulo, 2013.

BRASIL (1988). **Constituição da República Federativa do Brasil 5 de outubro de 1988**. Brasília: Presidência da República, 1988.

\_\_\_\_\_ (1989) . **Lei nº 7.853/1989, de 24 de outubro de 1989**. Dispõe sobre o apoio às pessoas portadoras de deficiência. Brasília: Presidência da República; 1989.

\_\_\_\_\_ (2004). **Decreto Presidencial nº. 5.296, de 2 de dezembro de 2004**. Regulamenta as leis nº10.048 e 10.098. Brasília: Presidência da República; 2004.

\_\_\_\_\_ (2007). **Projeto de Lei Federal PL 1867/2007**. Altera o § 4º, do art. 176 da Lei nº 6.015, de 31 de dezembro de 1973. Brasília: Presidência da República; 2007.

\_\_\_\_\_ (2015). **Lei Brasileira de Inclusão nº13.146, de 6 de julho de 2015**. Estatuto da Pessoa com Deficiência. Presidência da República; 2015.

BRYAN, Francisco (2011). **Mobilidade Urbana em Campinas: análise do espaço de circulação**. Campinas, 2011. Dissertação (Mestrado – Geografia) Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP.

CAMBIAGHI, Silvana (2012). **Desenho Universal: métodos e técnicas para arquitetos e urbanistas**. 3ª ed. rev., São Paulo: Editora Senac, São Paulo, 2012.

CARVALHO, Henrique Ribeiro de Carvalho (2014). **Como mudar este cenário?** In: \_\_\_\_\_. Caderno Mobilidade Urbana. Cadernos Globo, São Paulo, 2014. Acesso: 28/11/2015. Disponível em: <<http://app.cadernosglobo.com.br/>>.

CASTRO, Carolina M. P. de. (2010). **O centro velho e a moradia: requalificação urbana em São Paulo**. In: Pluris 2010 - 4º Congresso Luso-Brasileiro para o Planeamento Urbano, Regional, Integrado, Sustentável. Faro/Portugal. Disponível em: <<https://www.academia.edu/>>. Acesso em: 27/08/2015.

CIDADES, Ministério das (2004). **Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável: Princípios e Diretrizes**. Ministério das Cidades. Brasília, 2004.

\_\_\_\_\_ (2005). **Anteprojeto de lei da política nacional de mobilidade urbana**. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana - SEMOB, Departamento de Regulação e Gestão. 2 ed. Brasília, novembro 2005.

\_\_\_\_\_ (2006). **Atendimento adequado às pessoas com Deficiência e Restrição de Mobilidade**. Brasil acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Caderno 1. 1ª ed. Brasília, Dezembro 2006.

\_\_\_\_\_ (2006). **Construindo uma cidade acessível**. Brasil acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Caderno 2. 1ª ed. Brasília, Dezembro 2006.

\_\_\_\_\_ (2006). **Implementação do Decreto nº 5.296/2004**. Brasil acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Caderno 3. 1ª ed. Brasília, Dezembro 2006.

\_\_\_\_\_ (2006). **Implementação de Políticas Municipais de acessibilidade**. Brasil acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Caderno 4. 1ª ed. Brasília, Dezembro 2006.

\_\_\_\_\_ (2006). **Implantação de Sistema de Transporte Acessíveis**. Brasil acessível: Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Caderno 5. 1ª ed. Brasília, Dezembro 2006.

\_\_\_\_\_ (2006). **Boas Práticas. Brasil acessível**. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Caderno 6. 1ª ed. Brasília, Dezembro 2006.

DESIGN, The Center For Universal (1997). **Principles of Universal Design**. NC State University. Raleigh, North Carolina, USA, 1997.

EMPLASA (2016). **Região Metropolitana de Campinas**. Acesso em: 05/08/2016. Disponível em: <<https://www.emplasa.sp.gov.br/RMC>>.

GEHL, Jan (2013). **Cidade para pessoas**. Tradução Anita Di Marco. 2ª edição, São Paulo: Perspectiva, 2013.

GEHL, Jan; GEMZOE, Lars (2001). **Novos espaços urbanos**. Tradução Carla Zollinger. Título New City Space, 2001. 1ª edição, Barcelona, Editora: Gustavo Gili, 2002.

IBGE (2010). **Censo Demográfico 2010**. Disponível em: <<http://www.ibge.gov.br>>. Acesso em: 30 set. 2014.

JACOBS, Jane (1961). **Morte e vida de grandes cidades**. Tradução: Mendes Rosa, Carlos S; Cavalheiro, Maria Estela Heider, Bailão, Cheila Aparecida Gomes. Martins Fontes, 1 ed. São Paulo, SP: 2000.

LAMAS, José Manuel Ressano Garcia (1993;2007). Capítulo 2.4: Dimensões espaciais na morfologia urbana/Capítulo 2.5: Os elementos morfológicos do espaço urbano. "In": LAMAS, J. M. R. Garcia. **Morfologia Urbana e Desenho da Cidade**. Editora: Fundação Calouste Gulbenkian; Portugal, Edição 2007, p. 73-110.

LYNCH, Kevin (1960). **A imagem da cidade**. Lisboa: Edições 70. 1960. Disponível em: <http://pt.slideshare.net/ARQ210AN/a-imagem-da-cidade?related=1>. Acesso em: 30/04/2015.

MALATESTA, Maria Ermelina Brosch (2016). **Balanço geral da mobilidade a pé dos últimos anos: atingimos o mesmo pé de igualdade dos demais modais?** Mobilize.org, Mobilidade Urbana Sustentável, Brasil, 2016. Acesso: 06/04/2016. Disponível em: <<http://www.mobilize.org.br/blogs/pe-de-igualdade/uncategorized/balanco-geral-da-mobilidade-a-pe-dos-ultimos-anos-atingimos-o-mesmo-pe-de-igualdade-dos-demais-modais/>>.

MARTINS, Luis Carlos dos Passos; KRILOW, Leticia Sabina Wermeier (2015). **A Crise de 1929 e seus reflexos no Brasil: a repercussão do crack na Bolsa de Nova York na imprensa brasileira** (Artigo). Alcar 2015: 10º Encontro Nacional de História da Mídia. Universidade Federal do Rio Grande do Sul – UFRGS, Porto Alegre – RS, 2015.

MIRANDA, Inaê (2016). Correio Popular. **Avenida Glicério é entregue revitalizada.** Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2016/06/campinas\\_e\\_rmc/436519-avenida-glicerio-e-entregue-revitalizada.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2016/06/campinas_e_rmc/436519-avenida-glicerio-e-entregue-revitalizada.html)>. Acesso em: 30 jun. 2016.

NIELSEN (2014). **Estudo Global: A diferença de idade.** Disponível em: <<http://www.nielsen.com/br/pt/insights/reports/2014/A-diferenca-de-idade.html>>. Acesso em: 2 out. 2014.

OLIVEIRA, André de (2016). **O Condomínio seguro que converte as cidades brasileiras em inseguras.** El País. O Jornal Global. São Paulo, 2016. Acesso em: 06/11/2016. Disponível em: <[http://brasil.elpais.com/brasil/2016/11/02/politica/1478113314\\_293585.html](http://brasil.elpais.com/brasil/2016/11/02/politica/1478113314_293585.html)>.

OLIVEIRA, Melissa Ramos da Silva (2012). **Intervenções urbanas e representações do centro da cidade de Campinas/SP: convergências e divergências.** Campinas, 2012. Dissertação (Mestrado – Geografia) Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP.

PEDROSO, Francis (2007). **O Centro de Campinas (SP) – Usos e Transformações.** Campinas, 2007. Dissertação (Mestrado - Geografia) - Instituto de Geociências da Universidade Estadual de Campinas, UNICAMP.

PMC (1991). **Patrimônio Cultural de Campinas.** Prefeitura Municipal de Campinas. Campinas, SP. Disponível em: <<https://planodiretor.campinas.sp.gov.br/>>.

\_\_\_\_\_ (2011). **Dados do Município.** Prefeitura Municipal de Campinas. Campinas, SP. Disponível em: <<https://planodiretor.campinas.sp.gov.br/>>.

\_\_\_\_\_ (2015). **Lei de Uso e Ocupação do Solo**. Prefeitura Municipal de Campinas. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/>>.

\_\_\_\_\_ (2015). **Revitalização do Centro terá início em janeiro pela Francisco Glicério**. Prefeitura Municipal de Campinas. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=24452>>. Acesso em: 11 set. 2014.

\_\_\_\_\_ (2016). **Plano Diretor Estratégico 2016**. Proposta setembro de 2016, Campinas, SP. Prefeitura Municipal de Campinas. Acesso em: 05/10/16. Disponível em: <<https://planodiretor.campinas.sp.gov.br/>>.

PMSP (2007). **Acessibilidade – Mobilidade Acessível na Cidade de São Paulo**. Elaboração: André H. da Silva; Alan C. de Lucena; Daniela Massano Fernandes; Gláucia Varandas; Maria Izabel Artidiello Cueto. Prefeitura Municipal de São Paulo, São Paulo: SMPED, 2007.

\_\_\_\_\_ (2009). **Cartilha passeio livre. Conheça as regras para arrumar a sua calçada**. Elaboração: LOPES, R.M.P.; LUNETTA, C.; ROQUE, P.; CAVALCANTI, R.; NEVES, R.H. São Paulo: SMPED, 2009.

\_\_\_\_\_ (2012). **O andar da carruagem | Do Bonde ao Metrô, Sistema Interligado e Bilhete Único | Crônica de um Tempo**. In: \_\_\_\_\_. Premissas para um plano de mobilidade. Prefeitura de São Paulo, 2012. Acesso em: 27/11/2015. Disponível em: <<http://www.prefeitura.sp.gov.br/cidade/secretarias/transportes/planmob/index.php?p=189304>>.

\_\_\_\_\_ (2013). **Entenda o Projeto de Lei 688/13**. Acesso: 05/11/2016. Disponível em: <<http://gestaourbana.prefeitura.sp.gov.br/entenda-o-projeto-de-lei-68813/>>.

PORTAS, Nuno; TRAVASSO, Nuno (2009). **As transformações do Espaço Urbano**. In: \_\_\_\_\_. Políticas Urbanas II: Transformações, regulações e projetos. Fundação Calouste Gulbenkian, Cap. II, 2009.

PRODANOV, Cleber Cristiano; FREITAS, Ernani Cesar de (2013). **Metodologia do trabalho científico [recurso eletrônico]: métodos e técnicas da pesquisa e do trabalho acadêmico**. 2. ed. – Novo Hamburgo: FEEVALE, Novo Hamburgo Rio Grande do Sul, 2013. Disponível em: <<https://www.feevale.br/cultura/editorafeevale/metodologia-do-trabalho-cientifico---2-edicao>>. Acesso em 29 set. 2014.

RODRIGUES, Fabíola (2012). **O plano “Prestes Maia” e a ideologia do planejamento urbano em Campinas: o poder e os limites das ideias de um urbanista** (Artigo). Urbana - Revista do centro interdisciplinar de estudos sobre a cidade. Instituto de Filosofia e Ciências Humanas da Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, Campinas. Vol. 4 nº 4 - Dossiê Eruditos e a Cidade. 2012.

SAMPAIO, Caroline Voigt (2001). **Centro Urbano de Campinas: surgimento, efervescência e abandono**. Campinas: Gráfica Flamboyant, 2001.

SCHARDONG, Luísa (2015). Oito princípios da calçada: para desenvolver cidades mais ativas. **O Desenho de Cidades Seguras**. WRI Ross Centro para Cidades Sustentáveis. EMBARQ Brasil. Acesso em: 01/04/2015. Disponível em: <<http://wricidades.org/research/publication/o-desenho-de-cidades-seguras>>.

SEADE (2011). **Informações dos Municípios Paulistas**. Fundação Sistema Estadual de Análise de Dados. Portal de Estatística do Estado de São Paulo, São Paulo, 2011. Disponível em: <<http://www.seade.gov.br/>>.

SECCHI, Bernardo (2006). **Primeira Lição de Urbanismo**. [Tradução: Marisa Barda e Pedro M. R. Sales]. São Paulo: Perspectiva, 2015.

SDH (Secretaria de Direitos Humanos) (2012). **Avanço das políticas públicas para as pessoas com deficiência: Uma análise a partir das Conferências Nacionais**. 1ªed. SDH, Brasília, 2012.

\_\_\_\_\_ (2012). **Dados sobre envelhecimento no Brasil**. Secretaria de Direitos Humanos, 2012. Disponível em: <<http://www.sdh.gov.br/assuntos/pessoa-idosa>>.

\_\_\_\_\_ (2013). **Estatuto do Idoso: Dignidade humana como foco**. Daizy Valmorbidia Stepansky, Waldir Macieira da Costa Filho, Neusa Pivatto Muller (Orgs.), Brasília: SDH, 2013. Disponível em: <<http://www.sdh.gov.br/assuntos/pessoa-idosa>>.

STM (2012) Pesquisa Origem-Destino 2011 RMC. Síntese dos resultados. Pesquisa Domiciliar e Cordon Line. Secretaria dos Transportes Metropolitanos – STM. São Paulo, junho de 2012.

VILLAÇA, Flávio (1986). **O que todo cidadão precisa saber sobre habitação**. São Paulo: Global Editora, 1986.

VILLAÇA, Flávio (2001). **Espaço Intra-urbano no Brasil**. São Paulo: Studio Nobel: FAPESP: Lincon Institute, 2001. 2ª Ed.

## **ANEXOS**

Anexo 1 – Levantamento Fotográfico

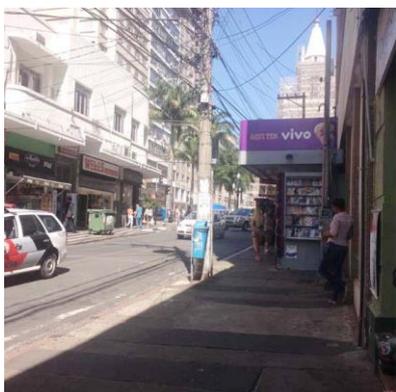
Anexo 2 – Levantamento de matérias jornalísticas sobre a revitalização do centro na avenida Francisco Glicério em três fontes: Prefeitura, Correio Popular RAC e IAB Campinas

Anexo 3 – Princípios do Desenho Universal (ABNT NBR9050, 2015)

## ANEXO 1 – Levantamento Fotográfico

### Levantamento fotográfico da avenida Francisco Glicério e seus entornos no início da revitalização da avenida Francisco Glicério.

Pesquisa de campo realizada na quinta-feira do dia 17/04/2015 e na sexta-feira dia 30/04/2015. Segue seleção abaixo a partir do produto de 54 imagens locais.



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A01]

[17\_04\_2015 (1.1)].

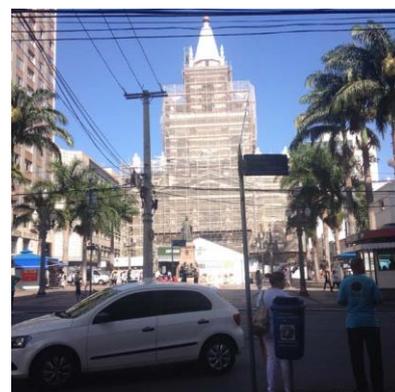
Fonte: retirada pela autora em 17/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A02]

[17\_04\_2015 (2.1)]

Fonte: retirada pela autora em 17/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A03]

[17\_04\_2015 (4)]

Fonte: retirada pela autora em 17/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A04]

[17\_04\_2015 (10)]

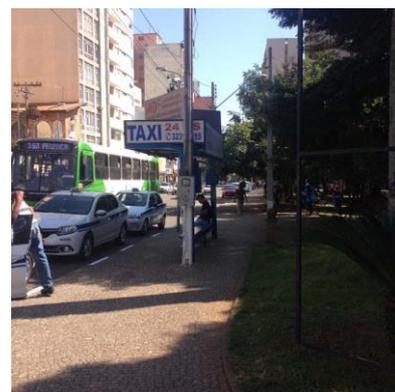
Fonte: retirada pela autora em 17/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A05]

[17\_04\_2015 (13)]

Fonte: retirada pela autora em 17/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A06]

[17\_04\_2015 (16)]

Fonte: retirada pela autora em 17/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A07]

[17\_04\_2015 (18)]

Fonte: retirada pela autora em 17/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A08]

[17\_04\_2015 (22)]

Fonte: retirada pela autora em 17/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A09]

[17\_04\_2015 (25)]

Fonte: retirada pela autora em 17/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A10]

[17\_04\_2015 (30)]

Fonte: retirada pela autora em 17/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A11]

[30\_04\_2015 (1)]

Fonte: retirada pela autora em 30/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A12]

[30\_04\_2015 (10)]

Fonte: retirada pela autora em 30/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A13]

[30\_04\_2015 (11)]

Fonte: retirada pela autora em 30/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A14]

[30\_04\_2015 (18)]

Fonte: retirada pela autora em 30/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A15]

[30\_04\_2015 (32)]

Fonte: retirada pela autora em 30/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A16]

[30\_04\_2015 (34)]

Fonte: retirada pela autora em 30/04/2015



Av. Francisco Glicério e seus entornos [A17]

[30\_04\_2015 (40)]

Fonte: retirada pela autora em 30/04/2015

## Levantamento fotográfico após entrega da primeira fase da revitalização da avenida Francisco Glicério

Pesquisa de campo com levantamento fotográfico realizada no domingo do dia 10/01/2016. Seleção a partir do produto de 164 imagens locais.



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B01] [10\_01\_2016 (11)]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B02] [10\_01\_2016 (05)]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B03] [10\_01\_2016 (20)]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B04] [10\_01\_2016 (21)]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B05] [10\_01\_2016 (24)]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B06] [10\_01\_2016 (32)]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B07] [10\_01\_2016 (33) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B08] [10\_01\_2016 (40) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B09] [10\_01\_2016 (49) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B10] [10\_01\_2016 (51) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B11] [10\_01\_2016 (56) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B12] [10\_01\_2016 (61) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B13] [10\_01\_2016 (54) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B14] [10\_01\_2016 (69) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B15] [10\_01\_2016 (72) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B16] [10\_01\_2016 (74) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B17] [10\_01\_2016 (75) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B18] [10\_01\_2016 (77) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B19] [10\_01\_2016 (78) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B20] [10\_01\_2016 (81) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B21] [10\_01\_2016 (82) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



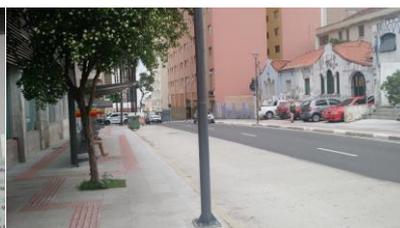
1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B22] [10\_01\_2016 (83) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



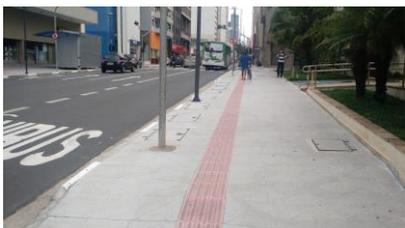
1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B23] [10\_01\_2016 (84) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



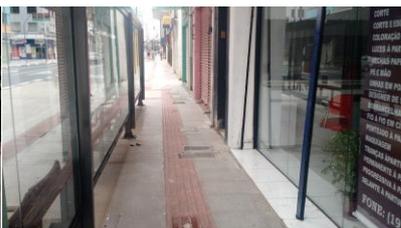
1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B24] [10\_01\_2016 (85) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B25] [10\_01\_2016 (97) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



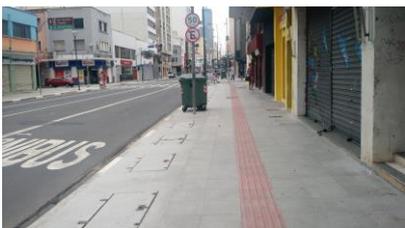
1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B26] [10\_01\_2016 (99) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B27] [10\_01\_2016 (100) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B28] [10\_01\_2016 (102) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B29] [10\_01\_2016 (128) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B30] [10\_01\_2016 (135) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B31] [10\_01\_2016 (136) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B32] [B04] [10\_01\_2016 (139) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B33] [B04] [10\_01\_2016 (141) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B34] [B04] [10\_01\_2016 (143) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B35] [B04] [10\_01\_2016 (144) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016



1ª Etapa da Revitalização da Avenida Francisco Glicério [B36] [B04] [10\_01\_2016 (147) ]

Fonte: retirada pela autora em 10/01/2016

## **ANEXO 2 – Levantamento de matérias jornalísticas sobre a revitalização do centro na avenida Francisco Glicério em três fontes: Prefeitura, Correio Popular RAC e IAB Campinas**

### **Matéria Jornalística: Prefeitura Municipal de Campinas**

Obs.: As matérias informando a população dos bloqueios das ruas e alteração de trânsito durante as obras não foram inseridas nessa lista.

1. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Revitalização do Centro terá início em janeiro pela Francisco Glicério**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 11 de set. 2014. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=24452>>. Acesso em: 24 abr. 2015
2. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Revisão do Uso e Ocupação do Solo vai desenhar a Campinas do futuro**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 17 de set. 2014. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=24538>>. Acesso em: 24 abr. 2015
3. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Revitalização da área central de Campinas terá parceiros portugueses**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 29 de out. 2014. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=25043>>. Acesso em: 24 abr. 2015
4. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Obras de revitalização da Avenida Francisco Glicério começam neste sábado**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 24 de fev. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=26073>>. Acesso em: 24 abr. 2015
5. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Obras de revitalização da Francisco Glicério seguem em ritmo acelerado**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 6 de mar. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=26226>>. Acesso em: 24 abr. 2015
6. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Prefeito visita obra da Glicério e constata ritmo acelerado dos trabalhos**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 14 abr. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=26609>>. Acesso em: 24 abr. 2015
7. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Prefeito em exercício visita obras de revitalização da Glicério**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 04 ago. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=27649>>. Acesso em: 8 ago. 2015
10. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Reunião com o Estado garante a Campinas definição de 4 obras viárias**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 28 out. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=28540>>. Acesso em: 28 out. 2015
11. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **LUOS: material para oficinas participativas está disponível**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 06 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=28610>>. Acesso em: 11 nov. 2015

12. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Começa a etapa propositiva de revisão da lei de Uso e Ocupação do Solo**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 11 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=28648>>. Acesso em: 11 nov. 2015
13. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Debate da Lei de Uso e Ocupação do Solo chega à região Sudoeste da cidade**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 11 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=28667>>. Acesso em: 11 nov. 2015
14. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Debates para nova Lei de Uso e Ocupação do Solo continuam até 4ª feira**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 16 nov. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=28677>>. Acesso em: 16 nov. 2015
15. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **População recebe um quilômetro da Glicério de cara nova com música e arte**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 01 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=28815>>. Acesso em: 01 dez. 2015
16. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Concidade recebe dados referentes à consulta popular para o Plano Diretor**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 03 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=28846>>. Acesso em: 03 jan. 2016
17. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Seminário destaca a vocação turística da Região Metropolitana de Campinas**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 10 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=28898>>. Acesso em: 03 jan. 2016
18. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Campinas mostra tecnologia voltada para mobilidade urbana em simpósio**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 10 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=28894>>. Acesso em: 03 jan. 2016
19. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Campinas lança seu primeiro Relatório de Sustentabilidade e recebe elogios**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 10 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=28906>>. Acesso em: 03 jan. 2016
20. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Seminário discute desafios da Mobilidade Urbana e aponta alternativas**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 26 dez. 2015. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=29190>>. Acesso em: 03 jan. 2016
21. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Prefeitura divulga Plano de Mobilidade Urbana Sustentável para a cidade**. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 28 jan. 2016. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=29204>>. Acesso em: 20 fev. 2016

22. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Região Central terá troca de 700 lâmpadas de sódio por luminárias de LED.** Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 14 abr. 2016. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=29834>>. Acesso em: 14 abr. 2016
23. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Sanasa fará obra de melhoria nas regiões central e da Ponte Preta.** Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 20 abr. 2016. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=29875>>. Acesso em: 20 abr. 2016
24. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Pré-conferência discute “O Brasil Urbano – A cidade que temos” nesta 3ª.** Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 10 mai. 2016. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=30056>>. Acesso em: 26 mai. 2016
25. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Arquitetos, urbanistas e sociedade debatem a cidade que temos.** Secretário de Planejamento fala sobre criar uma cidade mais humanizada. Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 12 mai. 2016. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=30074>>. Acesso em: 26 mai. 2016
26. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Sanasa fará obra de melhoria na região central.** Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 13 mai. 2016. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=30088>>. Acesso em: 26 mai. 2016
27. CAMPINAS, Prefeitura Municipal de. **Campinas discute a função social da cidade e da propriedade.** Prefeitura Municipal de Campinas Notícias, Campinas, 20 mai. 2016. Disponível em: <<http://www.campinas.sp.gov.br/noticias-integra.php?id=30159>>. Acesso em: 26 mai. 2016

#### **Matéria Jornalística: Jornal Correio Popular**

Obs.: As matérias informando a população dos bloqueios das ruas e alteração de trânsito durante as obras não foram inseridas nessa lista.

1. COSTA, Maria Teresa. **Prefeitura retoma plano de reforma da Francisco Glicério.** Correio Popular, Campinas, 10 out. 2013. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2013/10/capa/campinas\\_e\\_rmc/106467-prefeitura-retoma-plano-de-reforma-da-francisco-glicerio.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2013/10/capa/campinas_e_rmc/106467-prefeitura-retoma-plano-de-reforma-da-francisco-glicerio.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
2. TONON, Felipe. **Av. Francisco Glicério ganhará nova cara.** Correio Popular, Campinas, 25 jul. 2014. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/07/ig\\_paulista/192311-av-francisco-glicerio-ganhara-nova-cara.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/07/ig_paulista/192311-av-francisco-glicerio-ganhara-nova-cara.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
3. ANHANGUERA, da Agência. **Revitalização aumenta calçada e tira uma pista da Glicério.** Correio Popular, Campinas, 6 set. 2014. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/09/capa/campinas\\_e\\_rmc/203967-revitalizacao-aumenta-calçada-e-tira-uma-pista-da-glicerio.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/09/capa/campinas_e_rmc/203967-revitalizacao-aumenta-calçada-e-tira-uma-pista-da-glicerio.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
4. COSTA, Maria Teresa. **Iniciativa privada irá bancar a Nova Glicério.** Correio Popular, Campinas, 10 set. 2014. Disponível em:

- <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/09/capa/campinas\\_e\\_rmc/205051-iniciativa-privada-ira-bancar-a-nova-glicerio.html?fb\\_comment\\_id=818548838198099\\_818658718187111](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/09/capa/campinas_e_rmc/205051-iniciativa-privada-ira-bancar-a-nova-glicerio.html?fb_comment_id=818548838198099_818658718187111)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
5. COSTA, Maria Teresa. **Revitalização da Francisco Glicério começará em janeiro.** Correio Popular, Campinas, 10 set. 2014. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/09/ig\\_paulista/204858-revitalizacao-da-francisco-glicerio-comecara-em-janeiro.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/09/ig_paulista/204858-revitalizacao-da-francisco-glicerio-comecara-em-janeiro.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
  6. COSTA, Maria Teresa. **Prefeitura apresenta projeto de revitalização da Glicério.** Correio Popular, Campinas, 11 set. 2014. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/09/capa/campinas\\_e\\_rmc/205621-revitalizacao-da-glicerio.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/09/capa/campinas_e_rmc/205621-revitalizacao-da-glicerio.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
  7. COSTA, Maria Teresa. **Nova Glicério deve incentivar recuperação dos prédios.** Correio Popular, Campinas, 12 set. 2014. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/09/ig\\_paulista/205541-nova-glicerio-deve-incentivar-recuperacao-dos-predios.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/09/ig_paulista/205541-nova-glicerio-deve-incentivar-recuperacao-dos-predios.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
  8. ANHANGUERA. Agência de notícias. **Acic apresenta plano para a Glicério aos comerciantes.** Associação vai mostrar o projeto de enterramento dos cabos de energia na Avenida Francisco Glicério. Correio Popular, Campinas, 16 out. 2014. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/10/capa/campinas\\_e\\_rmc/214984-acic-apresenta-plano-para-a-glicerio-aos-comerciantes.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/10/capa/campinas_e_rmc/214984-acic-apresenta-plano-para-a-glicerio-aos-comerciantes.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
  9. VERNIGNASSE, Rogério. **Glicério revitalizada marca regularização dos informais.** Correio Popular, Campinas, 16 out. 2014. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/10/capa/campinas\\_e\\_rmc/215101-glicerio.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/10/capa/campinas_e_rmc/215101-glicerio.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
  10. BRITO, Sarah. **Lojistas têm dúvidas sobre revitalização da Glicério.** Correio Popular, Campinas, 24 out. 2014. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/10/ig\\_paulista/217235-lojistas-tem-duvidas-sobre-revitalizacao-da-glicerio.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/10/ig_paulista/217235-lojistas-tem-duvidas-sobre-revitalizacao-da-glicerio.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
  11. BRITO, Sarah. **Condepacc questiona projeto para a Francisco Glicério.** Correio Popular, Campinas, 13 dez. 2014. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/12/capa/campinas\\_e\\_rmc/229576-condepacc-questiona-projeto-para-a-francisco-glicerio.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/12/capa/campinas_e_rmc/229576-condepacc-questiona-projeto-para-a-francisco-glicerio.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
  12. CORREIO.com. **Retrospectiva: Glicério ganha projeto de revitalização.** Prefeito apresenta projeto de revitalização da Glicério. Correio Popular, Campinas, 17 dez. 2014. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2014/12/especial/retrospectiva\\_2014/setembro/230399-setembro-glicerio-ganha-projeto-de-revitalizacao.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2014/12/especial/retrospectiva_2014/setembro/230399-setembro-glicerio-ganha-projeto-de-revitalizacao.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
  13. COSTA, Maria Teresa. **Revitalização da Francisco Glicério começa este mês.** Correio Popular, Campinas, 12 fev. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/02/capa/campinas\\_e\\_rmc/240394-revitalizacao-da-glicerio-comeca-este-mes.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/02/capa/campinas_e_rmc/240394-revitalizacao-da-glicerio-comeca-este-mes.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015

14. POLYCARPO, Cecília. **Começa revitalização da Avenida Francisco Glicério**. Correio Popular, Campinas, 24 fev. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/02/capa/campinas\\_e\\_rmc/242585-comeca-a-revitalizacao-da-avenida-francisco-glicerio.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/02/capa/campinas_e_rmc/242585-comeca-a-revitalizacao-da-avenida-francisco-glicerio.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
15. ABDEL, Gustavo. **Prefeito promete concluir obra na Av. Glicério até novembro**. Correio Popular, Campinas, 15 abr. Disponível em: 2015. <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/04/capa/campinas\\_e\\_rmc/252781-prefeito-promete-concluir-obra-na-av-glicerio-ate-novembro.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/04/capa/campinas_e_rmc/252781-prefeito-promete-concluir-obra-na-av-glicerio-ate-novembro.html)>. Acesso em: 24. Abr. 2015
16. BACCHETTI, Bruno. **Revitalização da Glicério avança a todo vapor**. Correio Popular, Campinas, 3 mai. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/05/capa/campinas\\_e\\_rmc/256171-revitalizacao-da-glicerio-avanca-a-todo-vapor.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/05/capa/campinas_e_rmc/256171-revitalizacao-da-glicerio-avanca-a-todo-vapor.html)>. Acesso em: 3 mai. 2015
17. COSTA, Maria Teresa. **Escavações encontram ossos em ex-cemitério na Glicério**. Correio Popular, Campinas, 28 jun. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/06/capa/campinas\\_e\\_rmc/290919-escavacoes-encontram-ossos-em-ex-cemiterio-na-glicerio.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/06/capa/campinas_e_rmc/290919-escavacoes-encontram-ossos-em-ex-cemiterio-na-glicerio.html)>. Acesso em: 8 ago. 2015
18. COSTA, Maria Teresa. **Escavações revelam parte de alicerce da Igreja do Rosário**. Correio Popular, Campinas, 28 jun. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/06/producao/291680-igreja--escavacao.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/06/producao/291680-igreja--escavacao.html)>. Acesso em: 8 ago. 2015
19. ABDEL, Gustavo. **Trecho principal da revitalização da Glicério terá obras até novembro**. Correio Popular, Campinas, 13 ago. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/08/entretenimento/326903-revitalizacao-glicerio-trecho-principal-tera-obras-ate-novembro.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/08/entretenimento/326903-revitalizacao-glicerio-trecho-principal-tera-obras-ate-novembro.html)>. Acesso em: 13 ago. 2015
20. MIRANDOLA, Mariane. **Revitalização da Glicério prioriza pedestre e espaço de convívio**. Correio Popular, Campinas, 20 ago. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/mobile/materia\\_historico.php?id=358351](http://correio.rac.com.br/mobile/materia_historico.php?id=358351)>. Acesso em: 20 ago. 2015
21. POLYCARPO, Cecília. **Energia subterrânea avança na Avenida Glicério**. Correio Popular, Campinas, 1 out. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/10/capa/campinas\\_e\\_rmc/390424-energia-subterranea-avanca-na-avenida-glicerio.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/10/capa/campinas_e_rmc/390424-energia-subterranea-avanca-na-avenida-glicerio.html)>. Acesso em: 1 out. 2015
22. ROCHA, Eric. **Trecho da Av. Glicério dá ideia de como ela ficará**. Correio Popular, Campinas, 30 out. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/10/campinas\\_e\\_rmc/397802-trecho-da-av-glicerio-da-ideia-de-como-ela-ficara.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/10/campinas_e_rmc/397802-trecho-da-av-glicerio-da-ideia-de-como-ela-ficara.html)>. Acesso em: 30 out. 2015
23. ROCHA, Eric. **Contagem regressiva para a nova Glicério**. Correio Popular, Campinas, 16 nov. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/11/campinas\\_e\\_rmc/400100-contagem-regressiva-para-a-nova-glicerio.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/11/campinas_e_rmc/400100-contagem-regressiva-para-a-nova-glicerio.html)>. Acesso em: 16 nov. 2015
24. HARUMI, Jaqueline; SEMEGHINI, Moara. **Vias da região central têm mudanças de circulação**. Correio Popular, Campinas, 17 nov. 2015. Disponível em:

- <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/11/campinas\\_e\\_rmc/400256-glicerio-tera-trecho-bloqueado-no-feriado-prolongado.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/11/campinas_e_rmc/400256-glicerio-tera-trecho-bloqueado-no-feriado-prolongado.html)>. Acesso em: 17 nov. 2015
25. BACCHETTI, Bruno. **Pontos de ônibus da Glicério terão wi-fi gratuito**. Correio Popular, Campinas, 17 nov. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/11/producao/400257-pontos-de-onibus-da-glicerio-terao-wi-fi-gratuito.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/11/producao/400257-pontos-de-onibus-da-glicerio-terao-wi-fi-gratuito.html)>. Acesso em: 17 nov. 2015
26. CORREIO.com. **Glicério terá bloqueios no feriado prolongado**. Correio Popular, Campinas, 19 nov. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/11/campinas\\_e\\_rmc/400599-francisco-glicerio-tera-bloqueios-no-feriado-prolongado.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/11/campinas_e_rmc/400599-francisco-glicerio-tera-bloqueios-no-feriado-prolongado.html)>. Acesso em: 19 nov. 2015
27. COSTA, Maria Teresa. **Francisco Glicério terá semáforos com informações**. Correio Popular, Campinas, 25 nov. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/11/campinas\\_e\\_rmc/401433-francisco-glicerio-tera-semaforos-com-informacoes.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/11/campinas_e_rmc/401433-francisco-glicerio-tera-semaforos-com-informacoes.html)>. Acesso em: 25 nov. 2015
28. ABDEL, Gustavo. **Câmara quer fechar Glicério aos domingos**. Correio Popular, Campinas, 26 nov. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/11/campinas\\_e\\_rmc/401613-camara-quer-fechar-glicerio-aos-domingos.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/11/campinas_e_rmc/401613-camara-quer-fechar-glicerio-aos-domingos.html)>. Acesso em: 26 nov. 2015
29. COSTA, Maria Teresa. **Francisco Glicério: cartão-postal de Campinas é reinventado**. Correio Popular, Campinas, 29 nov. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/11/campinas\\_e\\_rmc/401794-francisco-glicerio-cartao-postal-de-campinas-e-reinventado.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/11/campinas_e_rmc/401794-francisco-glicerio-cartao-postal-de-campinas-e-reinventado.html)>. Acesso em: 29 nov. 2015
30. MIRANDA, Inaê. **Nova Glicério será entregue nesta segunda-feira**. Correio Popular, Campinas, 29 nov. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/11/campinas\\_e\\_rmc/401977-nova-glicerio-sera-entregue-nesta-segunda-feira.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/11/campinas_e_rmc/401977-nova-glicerio-sera-entregue-nesta-segunda-feira.html)>. Acesso em: 29 nov. 2015
31. HARUMI, Jaqueline. **Nova Glicério é entregue ao som da Camerata Bachiana**. Correio Popular, Campinas, 30 nov. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/11/campinas\\_e\\_rmc/402124-trecho-da-nova-glicerio-e-inaugurado-nesta-segunda.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/11/campinas_e_rmc/402124-trecho-da-nova-glicerio-e-inaugurado-nesta-segunda.html)>. Acesso em: 30 nov. 2015
32. FERREIRA, Camila. **Nova Av. Francisco Glicério anima comerciantes**. Correio Popular, Campinas, 1 dez. 2015. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2015/12/campinas\\_e\\_rmc/402236-nova-av-francisco-glicerio-anima-comerciantes.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2015/12/campinas_e_rmc/402236-nova-av-francisco-glicerio-anima-comerciantes.html)>. Acesso em: 1 dez. 2015
33. COSTA, Maria Teresa. **Obras na Glicério serão retomadas na segunda**. Correio Popular, Campinas, 7 jan. 2016. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2016/01/campinas\\_e\\_rmc/407007-obras-na-glicerio-serao-retomadas-na-segunda-11.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2016/01/campinas_e_rmc/407007-obras-na-glicerio-serao-retomadas-na-segunda-11.html)>. Acesso em: 29 jan. 2016

34. PEREIRA, Shana. **Chuva adia retomada de obras na Glicério**. Correio Popular, Campinas, 12 jan. 2016. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2016/01/campinas\\_e\\_rmc/407828-chuva-adiada-retomada-de-obras-na-glicerio.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2016/01/campinas_e_rmc/407828-chuva-adiada-retomada-de-obras-na-glicerio.html)>. Acesso em: 29 jan. 2016
35. COSTA, Maria Teresa. **Entrega da revitalização da Glicério atrasa dois meses**. Correio Popular, Campinas, 23 fev. 2016. Disponível em: <[http://correio.rac.com.br/\\_conteudo/2016/02/campinas\\_e\\_rmc/414811-entrega-da-revitalizacao-da-glicerio-atrasa-dois-meses.html](http://correio.rac.com.br/_conteudo/2016/02/campinas_e_rmc/414811-entrega-da-revitalizacao-da-glicerio-atrasa-dois-meses.html)>. Acesso em: 29 fev. 2016

#### **Matéria Jornalística: IAB SP/Campinas**

1. POPULAR, Correio. **PLANO de reforma da avenida Francisco Glicério em Campinas é retomado**. Matéria extraída do jornal Correio Popular. IAB-Campinas, Campinas, 18 out. 2013. Disponível em: <<http://iabcampinas.org.br/plano-de-reforma-da-avenida-francisco-glicerio-em-campinas-e-retomado/>>. Acesso em: 23 mai. 2016
2. MARTINS, José Pedro. **Acordo com universidade de Portugal abre novas perspectivas para revigoração do centro de Campinas**. IAB-Campinas, Campinas, 02 jul. 2014. Disponível em: <<http://iabcampinas.org.br/acordo-com-universidade-de-portugal-abre-novas-perspectivas-para-revigoracao-do-centro-de-campinas/>>. Acesso em: 23 mai. 2016
3. CBN, Notícias. **Projeto de requalificação da avenida Francisco Glicério em Campinas**. IAB-Campinas, Campinas, 30 de set. 2014. Disponível em: <<http://iabcampinas.org.br/projeto-de-requalificacao-da-avenida-francisco-glicerio-em-campinas/>>. Acesso em: 24 abr. 2015
4. CAMPINAS, Associação Comercial e Industrial. **Portugueses visitam o centro de Campinas**. Notícia publicada no site a ACIC – Associação Comercial e Industrial de Campinas. IAB-Campinas, Campinas, 31 out. 2014. Disponível em: <<http://iabcampinas.org.br/portugueses-visitam-o-centro-de-campinas/>>. Acesso em: 23 mai. 2016
5. NOTÍCIAS, Agência de. **Campinas dá primeiro passo para maior intervenção urbana desde 1950**. Matéria compilada da Agência Social de Notícias. IAB-Campinas, Campinas, 25 fev. 2015. Disponível em: <[http://iabcampinas.org.br/campinas\\_da\\_primeiro\\_passo\\_para\\_maior\\_intervencao\\_urbana\\_desde\\_1950/](http://iabcampinas.org.br/campinas_da_primeiro_passo_para_maior_intervencao_urbana_desde_1950/)>. Acesso em: 24 abr. 2015
6. EPTV, Rede Globo. **Revitalização do Centro de Campinas enfrenta burocracia e insegurança**. O Presidente do IAB Campinas, Alan Cury falou com a repórter Carina Rocco (EPTV – Rede Globo), no Jornal Regional 2ª edição de 31 de março de 2015. IAB-Campinas, Campinas, 1 de abr. 2015. Disponível em: <<http://iabcampinas.org.br/revitalizacao-do-centro-de-campinas-enfrenta-brurocracia-e-inseguranca/>>. Acesso em: 23 mai. 2016

### **ANEXO 3 – Princípios do Desenho Universal (ABNT NBR9050, 2015)**

1) uso equitativo: é a característica do ambiente ou elemento espacial que faz com que ele possa ser usado por diversas pessoas, independentemente de idade ou habilidade. Para ter o uso equitativo deve-se: propiciar o mesmo significado de uso para todos; eliminar uma possível segregação e estigmatização; promover o uso com privacidade, segurança e conforto, sem deixar de ser um ambiente atraente ao usuário;

2) uso flexível: é a característica que faz com que o ambiente ou elemento espacial atenda a uma grande parte das preferências e habilidades das pessoas. Para tal, devem-se oferecer diferentes maneiras de uso, possibilitar o uso para destros e canhotos, facilitar a precisão e destreza do usuário e possibilitar o uso de pessoas com diferentes tempos de reação a estímulos;

3) uso simples e intuitivo: é a característica do ambiente ou elemento espacial que possibilita que seu uso seja de fácil compreensão, dispensando, para tal, experiência, conhecimento, habilidades linguísticas ou grande nível de concentração por parte das pessoas;

4) informação de fácil percepção: essa característica do ambiente ou elemento espacial faz com que seja redundante e legível quanto a apresentações de informações vitais. Essas informações devem se apresentar em diferentes modos (visuais, verbais, táteis), fazendo com que a legibilidade da informação seja maximizada, sendo percebida por pessoas com diferentes habilidades (cegos, surdos, analfabetos, entre outros);

5) tolerância ao erro: é uma característica que possibilita que se minimizem os riscos e consequências adversas de ações acidentais ou não intencionais na utilização do ambiente ou elemento espacial. Para tal, devem-se agrupar os elementos que apresentam risco, isolando-os ou eliminando-os, empregar avisos de risco ou erro, fornece opções de minimizar as falhas e evitar ações inconscientes em tarefas que requeiram vigilância;

6) baixo esforço físico: nesse princípio, o ambiente ou elemento espacial deve oferecer condições de ser usado de maneira eficiente e confortável, com o mínimo de fadiga muscular do usuário. Para alcançar esse princípio deve-se: possibilitar que os usuários mantenham o corpo em posição neutra, usar força de operação razoável, minimizar ações repetidas e minimizar a sustentação do esforço físico;

7) dimensão e espaço para aproximação e uso: essa característica diz que o ambiente ou elemento espacial deve ter dimensão e espaço apropriado para aproximação, alcance, manipulação e uso, independentemente de tamanho de corpo, postura e mobilidade do usuário. Desta forma, deve-se: implantar sinalização em elementos importantes e tornar confortavelmente alcançáveis todos os componentes para usuários sentados ou em pé, acomodar variações de mãos e empunhadura e, por último, implantar espaços adequados para uso de tecnologias assistivas ou assistentes pessoais.