

THIAGO GUEDES FONT

TERMINAIS DE TRANSPORTE PÚBLICO E O
SURGIMENTO DE NOVAS CENTRALIDADES DE
CAMPINAS

Dissertação apresentada à
PUCCampinas como parte dos
requisitos para a obtenção do
Título de Mestre em
Urbanismo, ao Programa de
Pós-Graduação em Urbanismo
da Pontifícia Universidade
Católica de Campinas

Orientador: Prof. Dr. Luiz
Augusto Maia Costa

PUC – CAMPINAS

2016

THIAGO GUEDES FONT

**" TERMINAIS DE TRANSPORTE PÚBLICO E O
SURGIMENTO DE NOVAS CENTRALIDADES 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.

Orientador: Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa

Dissertação defendida e aprovada em 13 de junho de 2016 pela Comissão Examinadora
constituída dos seguintes professores:



Prof. Dr. Luiz Augusto Maia Costa

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



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



Prof. Dr. Tomas Antônio Moreira
Instituto de Arquitetura e Urbanismo - USP

À minha família, meus pais Emilio e Marcia, minha irmã, Nicole, que, mesmo distantes, sempre estiveram presentes e foram essenciais para a conclusão deste trabalho, e meu avó Marcilio (*in memoriam*) que de alguma forma colaborou com a sua música.

Agradecimentos

Lembro aqui a importante colaboração do meu orientador Luiz que de forma fantástica, contribuiu significativamente durante todo o período desta dissertação, e não somente nas orientações, mas amigo fora deste trabalho, e destaco que sem sua orientação e sua amizade o termino desta dissertação teria sido complicada.

Aqui gostaria de marcar ainda a presença de minha mãe, em uma parte delicada deste trabalho, e que sempre esteve comigo ao meu lado me dando força e me segurando de todas as formas possíveis, como a mãe importante que ela sempre foi.

A meu pai que colobra conceitualmente de diversas formas, desde o início do mestrado com o projeto de pesquisa, e de forma relvante na qualificação ajudando de todas as forma possíveis e ágeis em me atender.

Minha irmã, que também ajudou na parte final deste trabalho mesmo estando longe, e colaborou sendo ela mesma sempre, me ajudando no final de 2015 e me incentivando de todas as maneiras

Meus avôs, começando pela Annita, que não sabe e não percebeu mas sempre me interrompia, porém, me ajudava a relaxar com seus assuntos de avó. Meus avôs Pedro e Emilia que se estivessem próximos com certeza fariam a diferença.

Lembro aqui tardiamente a outra pessoa, Mariana que surge novamente na minha frente, em uma semana anterior a banca final e “bagunça” tudo, cria novas expectativas, que de certa forma ajuda nos últimos detalhes deste trabalho me dando um novo ânimo.

Aos meus amigos dos quais me afastei um pouco nesta etapa mas como grandes amigos sempre me abraçaram, destaco aqui o meu “irmão” Henri que para variar junto com a Tia Leo fazem parte da minha família.

Agrdeço ainda institucionalmente a CAPES por colaborar nesta nova etapa de minha carreira acadêmica

“Por um mundo onde sejamos socialmente iguais,
humanamente diferentes e totalmente livres.”

Rosa Luxemburgo

RESUMO

FONT, Thiago Guedes. *Novas Centralidades de Campinas: terminais de transporte público e mobilidade urbana*. Dissertação (Mestrado em Urbanismo) – Programa de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Pontifícia Universidade Católica de Campinas 2016.

Este trabalho de mestrado possui como objetivo compreender o que seriam as novas centralidades em Campinas e a partir delas entender que tipo de influência elas geram no tecido urbano e até mesmo nas relações sociais do seu entorno. A metodologia adotada por este trabalho, inicialmente, foi um resgate sobre o tema centro e centralidade, mencionado autores que discorrem sobre o assunto e determinam o papel destes centros e centralidades no espaço das cidades. A cidade de Campinas foi o objeto de estudo escolhido e recorreremos à sua história, com ênfase na formação dos seus viários intraurbanos e até mesmo rodoviários, para concluir que estes sistemas geraram uma cidade fragmentada. Após entender o tipo de cidade e os tipos de centralidades, buscou-se nos terminais urbanos focos de centralidade que pudessem exercer sobre as suas regiões algum tipo de influência. Com isso foram escolhidos três terminais em regiões diferentes da cidade: o Terminal Central, localizado no centro tradicional e histórico da cidade, que determina padrões a serem adotados pelas centralidades mais novas; o Terminal Ouro Verde, já que buscamos na periferia da cidade algum tipo de centralidade, ressaltando que a região se destaca, primordialmente, por possuir o maior número de viagens fora o Terminal Central e, além disto, o seu entorno é referência de centralidade na região; o Terminal Dom, último terminal analisado, que nos encaminhou para a análise do Parque Dom Pedro Shopping, que, com sua representatividade na região, sobressai ao terminal e é o foco de centralidade e referência na região, induzindo também o tipo de urbanidade no seu entorno e potencializando ainda mais uma cidade para o automóvel, cidade está que se caracteriza por ser uma cidade fragmentada.

Palavras-chaves: Campinas, Centro, Novas Centralidades, Mobilidade Urbana, Terminais de Transporte Coletivo.

ABSTRACT

FONT, Thiago Guedes. New Centralities of Campinas: public transportation terminals and urban mobility. Dissertation (Master's degree in Urbanism) – Postgraduate Programme in Architecture & Urbanism, Pontifícia Universidade Católica de Campinas 2016.

The purpose of this Master's thesis is to comprehend what are the new centralities in Campinas and from that, understand what type of influence they generate in the urban tissue or even in the social relations of its surroundings. Initially, the methodology adopted was to grasp the subjects' center and centralities, mentioning authors who have investigated this and determined the role of centers and centralities within the cities. The city of Campinas is the subject of study selected where we look back to its history with emphasis on the formation of its intra-urban roads, or highways, to conclude that these systems have generated a fragmented city. After understanding the type of city and the type of centralities, we sought spotlights in the urban terminals of centralities which could exercise some sort of influence over the regions. Based on that, three terminals in different regions of the city were chosen: the Central Terminal, the Ouro Verde Terminal, and the Dom Terminal. The Central terminal, located in the traditional and historic center of the city, determines the patterns to be adopted by the newest centralities. The Ouro Verde Terminal, since we seek some kind of centrality on the periphery of the city, highlights that this region stands mainly because it has the largest number of travelers, with the exception of the Central Terminal, and besides that, its surrounding is a reference of centrality in the region. The last terminal analyzed is the Dom Terminal, which leads us to the study of the Parque Dom Pedro Shopping Mall with its representativeness in the region, which stands out from the terminal and is the focus of centrality and reference in the region, inducing the type of urbanity in these surroundings and, enhancing even more a city for automobiles, a characteristic of a fragmented city.

Keywords : Campinas , Centro, New Centralities , Urban Mobility, Public Transport Terminal .

LISTA DE FIGURAS

Figura 1. Mapa do Centro de Campinas em 1842.	72
Figura 2. Canal do Córrego Anhumas e Avenida Orosimbo Maia em 1928.	84
Figura 3. Vista área de Campinas nos anos 30.	91
Figura 4. Via de ligação do Viaduto Miguel Vicente Cury até a Via Anhanguera.	96
Figura 5. Circulação - Anéis viários.	109
Figura 6. Localização dos Terminais Urbanos de Campinas.	114
Figura 7. Áreas operacionais de transporte.	117
Figura 8. UTB´s e Áreas de Planejamento de Campinas.	118
Figura 9. Imagem da localização das principais rodovias de acesso ao Distrito de Barão Geraldo e ao Terminal Urbano Barão Geraldo.	120
Figura 10. Localização do Terminal Urbano Barão Geraldo e seu comércio imediato.	121
Figura 11. Localização macro do entorno do Terminal Urbano Barão Geraldo.	122
Figura 12. Limite da UTB 4: centro de Barão Geraldo.	124
Figura 13. Linearização das linhas do Terminal Barão Geraldo.	127
Figura 14. Barão Geraldo e a UNICAMP em 2002.	132
Figura 15. Barão Geraldo e a UNICAMP em 2015.	133
Figura 16. Localização das ZEIS na Região Metropolitana de Campinas.	136
Figura 17. Mapa da hidrografia e várzea da Macrozona 5.	138
Figura 18. Linhas que passam pelo Terminal Ouro Verde e seus destinos.	151
Figura 19. Localização dos Terminais Ouro Verde e Vida Nova.	153

Figura 20. Localização do Terminal Vila União.....	154
Figura 21. Renda Média Mensal do Domicílio no entorno do Corredor Ouro Verde e Campo Grande.....	156
Figura 22. Densidade Demográfica (Habitantes / KM ²) – Entorno dos Corredores de ônibus Ouro Verde e Campo Grande.	157
Figura 23. Área de influência do Terminal Vida Nova e Ouro Verde.....	158
Figura 24. Localização da Bacia Terminal Vida Nova.....	160
Figura 25. Linhas Troncais do Corredor Campo Grande.	162
Figura 26. Principais destinos de viagens originadas na Bacia Operacional do Corredor Campo Grande - Pesquisa O-D 2004.....	163
Figura 27. Terminal Itajaí – Corredor Campo Grande.....	165
Figura 28. Linhas Alimentadoras do Terminal Itajaí.....	166
Figura 29. Terminal Padre Anchieta.	168
Figura 30. Localização do Terminal Central.	172
Figura 31. Terminal Mercado.	174
Figura 32. Parque Dom Pedro Shopping e Terminal Dom Pedro.	176
Figura 33. Shopping Iguatemi.	178
Figura 34. Localização Shopping Iguatemi e Terminal Iguatemi em 2002.	179
Figura 35. Localização Shopping Iguatemi e Terminal Iguatemi em 2015.	180
Figura 36. Principais pares-viagens da pesquisa.	185
Figura 37. Viaduto Miguel Vicente Cury e a Praça Opera do Guarani.	188
Figura 38. Imagem do Centro de Campinas e dos Terminais que o compõe.....	189
Figura 39. Imagem do Terminal Central e Estação FEPASA.....	190
Figura 40. Principais rodovias no entorno do Centro de Campinas.	193
Figura 41. Distância entre as UTB 48 e UTB 24.....	195
Figura 42. Localização dos empreendimentos privados no entorno da Rodovia Dom Pedro I.	199
Figura 43. Localização de novo loteamento na região do Ouro Verde.	202

Figura 44. Implantação do loteamento “Cittá di Salerno”.....	203
Figura 45. Loteamento “Viver Mais Campinas”.....	205
Figura 46. Empreendimento “Mais Viver Campinas”.....	206
Figura 47. Mapa da localização do empreendimento “Cittá di Salerno”.....	207
Figura 48. Mapa operacional do sistema de transporte de Campinas.....	208
Figura 49. Viário do Terminal Central até o Terminal Ouro Verde.....	209
Figura 50. Primeiro trecho da Avenida das Amoreiras.....	210
Figura 51. Localização das Ruas Cosmópolis e Rua Piracicaba.....	211
Figura 52. Vazios urbanos no entorno da Avenida Ruy Rodrigues.....	213
Figura 53. Principais equipamentos no entorno do Terminal Ouro Verde.....	214
Figura 54. Parque Dom Pedro Shopping e Terminal Dom Pedro.....	219
Figura 55. Folder publicitário do Shopping que destaca a sua escala regional.....	222
Figura 56. Divisão das regiões da cidade de Campinas.....	224
Figura 57. Acessos regionais ao Parque Dom Pedro Shopping.....	225
Figura 58. Parque Dom Pedro Shopping, mata ciliar e empreendimento “Le Monde”.....	229
Figura 59. Propaganda do empreendimento “Le Monde”.....	230
Figura 60. Empreendimento “Le Monde”.....	231
Figura 61. Localização do The Mall.....	234
Figura 62. The Mall, entorno imediato.....	235
Figura 63. Produção de viagens por zona de tráfego.....	239
Figura 64. Terminal Dom Pedro.....	241
Figura 65. Parque Dom Pedro Shopping em 2002.....	242

LISTA DE TABELAS

Tabela 1. Características das viagens na RMC.....	50
Tabela 2. Número de viagens/dia nos Terminais de Campinas.....	115
Tabela 3. População da UTB Barão Geraldo.....	130
Tabela 4. Divisão por Unidade Territorial Básica (UTB's).....	135
Tabela 5. População e densidade por km ² , áreas objeto de estudo.	194
Tabela 6. Total de pessoas responsáveis pelos domicílios, segundo faixas de rendimento (em salários mínimos).	223
Tabela 7. Serviços oferecidos no Parque Dom Pedro Shopping.	226
Tabela 8. Volume de viagens/dia Terminais de Campinas.	237

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	1
CAPÍTULO I	22
1.1 Introdução	22
1.2 A cidade e suas definições	23
1.3 A cidade hoje e a compreensão das centralidades	25
1.3.1 Centralidade periférica	36
1.3.2 Centralidade de eixos comerciais	38
1.4 Mobilidade urbana, a cidade fragmentada e a cidade compacta	39
1.4.1 Cidade compacta e sua configuração	42
1.4.2 Cidade fragmentada e sua descontinuidade territorial	44
1.5 Mobilidade e terminais urbanos	45
1.5.1 A dinâmica da mobilidade e a localização dos terminais urbanos de ônibus no sistema de transporte de Campinas	48
1.5.2 Mobilidade urbana e sua relação com o espaço da cidade	51
1.6 Relação histórica entre transporte e uso do solo	53
1.6.1 A cidade fragmentada e a mobilidade urbana	56
1.6.2 A cidade compacta e seus efeitos na mobilidade urbana	57
1.7 Planejamento, mobilidade e sustentabilidade	61
1.7.1 A dinâmica da mobilidade	62
CAPÍTULO II	67
2.1 Introdução	67
2.2 A Formação do Centro de Campinas	68
2.3 O início da modernização de Campinas: comércio, industrialização, ferrovia, sociedade e cidade	76
2.4 Projetos de desenvolvimento urbano do Centro de Campinas	81
2.4.1 O planejamento moderno no Centro de Campinas	85
2.4.2 O início da metropolização de Campinas	99

2.4.3 PPDI – Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado	100
2.5 A localização estratégica de Campinas no Século XXI	102
CAPÍTULO III	111
3.1 Introdução	112
3.2 Terminais urbanos de Campinas: histórico, localização e influência	116
3.3 Terminal Barão Geraldo	119
3.4 A Zona Oeste de Campinas e seus Terminais: Ouro Verde, Campo Grande, Itajaí, Vida Nova, Vila União	134
3.4.1 Sistema viário na Região Oeste de Campinas.....	144
3.4.2 Sistema de transporte da Região Oeste de Campinas	147
3.4.3 Configuração atual da Região Sudoeste	148
3.4.4 Terminal Ouro Verde	150
3.4.5 Terminal Vila União	154
3.4.6 Terminal Vida Nova	157
3.4.7 Terminal Campo Grande	160
3.4.8 Terminal Itajaí.....	164
3.4.9 Terminal Padre Anchieta	167
3.5 Região Central	169
3.4.7 Região central de Campinas e a configuração atual de seu sistema viário e de transportes	170
3.4.8 Terminal Central.....	172
3.4.9 Terminal Mercado.....	173
3.5 Terminal Dom Pedro	175
3.6 Terminal Iguatemi.....	177
CAPÍTULO IV	183
4.1 Introdução	184
4.2 Terminal Central de Campinas: o centro tradicional	186
4.2.1 Rua Treze de Maio: a principal via do comércio popular.....	197
4.3 Terminal Ouro Verde: uma centralidade periférica	200
4.4 Terminal de Ônibus Dom Pedro: em uma cidade fragmentada	217
4.4.1 Centro comercial The Mall.....	233
4.4.2 O Terminal Dom Pedro.....	236
CONCLUSÃO	245
BIBLIOGRAFIA	257

INTRODUÇÃO

O tema desta Dissertação de Mestrado foi eleito em decorrência do projeto de pesquisa por nós, durante o curso de graduação, com o objetivo de compreender qual a cidade que temos hoje em Campinas; compacta ou fragmentada e dentro desta cidade, qual o papel da mobilidade urbana na estruturação do seu desenvolvimento. Cabe destacar que o crescimento e o desenvolvimento da cidade de Campinas ocorreram de forma vinculada, fortemente, aos sistemas de transporte. Agregue-se, no presente trabalho, o objetivo de estudar as novas centralidades que surgiram em pontos determinados do município. É a partir da pesquisa bibliográfica sobre as centralidades que notamos que estas surgem devido a necessidades da população e ocupam dentro do território da cidade espaços considerados de referência, seja pela localização ou pelas suas características de centralidades; lembramos ainda que a emergência de novas centralidades decorre da expansão da cidade, centralidades que possuem entre si ligações nas suas relações com a cidade.

Com isto este trabalho pretendeu contribuir para a compreensão e a relação destas novas centralidades com a cidade. Todavia nos limitaremos a analisar o que consideramos pontos de novas centralidades em Campinas, a partir dos terminais de transporte público municipal. Essas novas centralidades, que vêm surgindo na cidade de Campinas tendem a criar relações cotidianas e urbanas dentro da cidade. Para tanto, resgatamos a história da cidade, de como se deu a formação de seu tecido urbano; com ênfase no sistema viário, na mobilidade urbana e, principalmente, nos terminais urbanos de transporte coletivo. Para delimitar as áreas dentro da cidade a serem investigadas, buscamos terminais urbanos com características distintas, ou seja, com diferentes tipos de ocupação e de impacto sobre o tecido urbano. Ainda que, por si sós, os terminais urbanos de transporte coletivo não gerem a centralidade, este trabalho entende que fazem parte dos fatores potencializador de centralidade.

A pesquisa se pautou em leituras e revisões bibliográficas, que acabam por delinear um quadro teórico referente às temáticas abordadas ao longo de seu curso. Os levantamentos e as leituras apontaram a escolha de três centralidades com características distintas: a) a centralidade tradicional do Centro da cidade, que historicamente se consolida como o principal centro comercial da cidade b) a centralidade do Terminal Ouro Verde, localizada na zona oeste da cidade de Campinas, a qual possui características periféricas dentro da cidade, e por fim; c) a centralidade do Terminal Dom Pedro, que possui uma relação muito forte com o tecido regional metropolitano, a qual é potencializada pela sua localização próxima à Rodovia Dom Pedro I e ao Parque Dom Pedro Shopping.

Assim, adotamos como umas das principais linhas condutoras sobre as novas centralidade sua vinculação aos terminais de ônibus como sendo o foco destes espaços de centralidade, que surgem na cidade em decorrência da fragmentação que ocorre no tecido urbano; lembrando ainda que buscamos ainda a hipótese de que a centralidade do Dom Pedro extrapola os limites da cidade, tendendo a tornar-se uma centralidade, não somente da cidade de Campinas, mas também da região e dos município próximos onde se localiza, tendo como principal indutor as rodovias da região.

É importante ressaltar que entre o sistema de transporte e a formação do tecido urbano existe uma relação dialética, determinante e fundamental para os processos de planejamento urbano, principalmente, para o surgimento da estrutura espacial urbana. As centralidades, objeto de estudo deste trabalho, são ligadas pelas linhas de transporte público de ônibus e criam entre si um sistema de vias, onde diversas intervenções planejadas buscaram facilitar estas ligações, caso da Avenida das Amoreiras que liga o Centro Tradicional a Centralidade do Ouro Verde.

Na mesma ordem de ideias, ressaltamos que a pesquisa permitiu constatar que as referidas centralidades possuem diferenças entre si, seja no tecido urbano seja na sua influência exercida, além de proporcionarem

relações distintas com a cidade, o que acaba sendo a principal questão deste trabalho. Nesse viés, importante mencionar que o Terminal Dom Pedro, que gera uma centralidade de caráter regional, configura uma situação distinta daquela observada na centralidade tradicional, onde a vida cotidiana de desenvolve no espaço público; no caso do Terminal Dom Pedro a centralidade se desenvolve com mais intensidade internamente ao empreendimento privado de mesmo nome, deixando as vias do entorno praticamente para circulação de veículos, o que não quer dizer que não exista área para a circulação de pedestres, mas que nitidamente ficam em segundo plano.

É necessário ressaltar, neste ponto, que um dos principais aspectos do Capítulo I deste trabalho é que, em meio à abordagem conceitual relativa a centro e centralidade, foram identificados diversos autores e obras que procuram descrever e analisar as áreas centrais, entretanto, os conceitos e definições atribuídos às áreas centrais, normalmente, são conformados pelas características atribuídas a tais áreas, destacando-se: simbolismo, acessibilidade, relações e concentração de atividades e valor do solo.

Desta forma, buscou-se compreender os conceitos de centro e centralidade, e até mesmo identificá-los nas diferentes áreas de Campinas, para isto buscamos em diversos autores, como **Maria da Encarnação Sposito** e **Flavio Villaça** a conceituação de centralidades que colaborasse para a análise do território de Campinas, a fim de compreendermos o significado de centro tradicional, de centralidade periférica e de centralidade de eixo comercial.

Durante o percurso da análise do território de Campinas, foi sendo desvelada uma cidade fragmentada; amparados na revisão da bibliografia que discorre sobre o tema, conseguimos compreender a relação da história da cidade de Campinas com este conceito urbanístico que marca o território da cidade. Entendemos que a fragmentada é decorrente de um processo de expansão das cidades. Historicamente isto ocorre apoiado na mobilidade que em cujo bojo sobressaem os veículos motorizados junto com a concessão

e/ou construção de rodovias. Aliás, é no Capítulo I que a questão da mobilidade aparece, pois possui a função de unir todos os modais, até mesmo porque para este trabalho é o eixo estruturador, uma vez que o recorte dos objetos de estudo e as análises são feitas a partir dos terminais urbanos de transporte coletivo. Fica patente portanto que analisamos a mobilidade como um dos eixos estruturadores do trabalho

Destacamos, ainda, como citado acima, que para compreendermos estas centralidades dentro deste tecido urbano fragmentado é preciso entender toda a sua diversidade de atividades, objetos, pessoas, mercadorias, formas, imagens, símbolos e etc, , pois estes elementos se reproduzem e nos apresentam uma parte do conjunto da cidade. Segundo Lefebvre:

[...] A centralidade não é indiferente ao que ela reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo. E, no entanto, não importa qual seja esse conteúdo. Amontoamento de objetos e de produtos nos entrepostos, montes de frutas nas praças de mercado, multidões, pessoas caminhando, pilhas de objetos variados, justapostos, superpostos, acumulados, eis o que constitui o urbano. (Lefebvre, 1999, p. 110).

Através da centralidade pode-se perceber uma realidade urbana, pois nela se nota a união de tudo que diz respeito a relações sociais desenvolvidas dentro da cidade e demais atividades que ocorrem em função das necessidades humanas de produção das condições materiais de sobrevivência, da reprodução do lazer, do consumo, da ocupação do espaço e até mesmo da reprodução do capital.

Dando sequência, no Capítulo II, foi abordada a história da cidade de Campinas, no qual se buscou através do histórico da evolução do sistema viário compreender como se deu a expansão da cidade, destacando que a cidade já surgiu às margens da Estrada dos Guaiassés, onde os tropeiros faziam paradas para seguir para o interior do estado. Neste período mais remoto, a cidade de Campinas não tinha nem o estuário de Vila.

Por outro lado, em fase mais recente, com a elaboração dos planos de ordenação do território de Campinas, o que frisamos é que em boa parte deles a questão do sistema viário é de extrema importância, pois é reconhecida a sua colaboração até mesmo para ocupação do território, o que de certa forma colabora com a expansão da cidade.

Já no Capítulo III, a partir de visitas em campo, análise de mapas e dados estatísticos, foi possível compreender a dinâmica do transporte público da cidade de Campinas, e como se desenvolve a relação dos terminais urbanos de transporte coletivo com seu entorno. Desta forma, o Capítulo III se torna essencial para o desenvolvimento do trabalho na medida em que é a partir dele que determinamos o recorte das áreas de estudo.

No Capítulo IV, já com a definição do recorte dos terminais que serão objeto do estudo, argumentamos na defesa da hipótese principal dessa dissertação. Fez-se, primeiro, uma análise do centro tradicional, que definimos ser o centro principal da cidade e, conseqüentemente, o que as novas centralidades tendem a refletir.

A partir deste exame, percorremos pela centralidade do Ouro Verde, que se encontra afastada do centro tradicional, mas que ostenta características de ocupação do solo em seu entorno diferentes das notadas no centro tradicional. Após estas constatações, incursionamos, de fato, na problemática do trabalho, que é entender a centralidade do Terminal Dom Pedro, que colabora para o reconhecimento de uma cidade cada vez mais fragmentada e voltada para o uso do automóvel. Inclusive, evidenciou-se com a centralidade do Terminal Dom Pedro a preocupação de alguns empreendimentos com a metropolização, algo que se destaca na cidade desde a sua formação.

Registramos que a metodologia utilizada se baseia em levantamentos de campo nos locais objetos de estudo, que colaboraram para a execução de mapas a fim de alcançar uma melhor análise do tecido urbano. Buscou-se ainda dados documentais, como a geração de viagens, renda e até

mesmo de novos loteamentos que possuam como destaque de suas divulgações para venda os terminais objeto de estudo. Buscamos, também, comparar o centro tradicional com as centralidades e os respectivos entornos dos terminais, que conformam áreas com grande geração de viagens e que potencializam a vida cotidiana, possibilitando compreender a alteração no perfil funcional e a nova dinâmica criada, enquanto lugares de referência para a cidade ou até mesmo para a região, tal como no caso do Terminal Dom Pedro e o Parque Shopping Dom Pedro. A pesquisa também observou a evolução do tecido urbano segundo aspectos tais como: alterações no sistema viário, mudança de uso e ocupação do solo, entre outros. Por fim, a construção do caminho metodológico serviu ainda para uma análise destas novas centralidades enquanto um fato social.

Parte dos dados foram levantados junto à Secretaria de Planejamento e Meio Ambiente de Campinas (SEPLAMA), sendo tais dados relevantes para a definição da mobilidade urbana, na medida em que nos apresentaram, durante a análise, o número de viagens dentro da cidade e, até mesmo, entre os terminais objeto de análise. Nesta esteira, buscamos ainda índices que apresentassem a população de cada recorte territorial utilizado por este trabalho. Para isto, recorreremos às Unidades Territoriais Básicas (UTB), que possuem seus limites definidos pela Prefeitura de Campinas em seu Plano Diretor de 2006. Além deste parâmetro, utilizaremos os eixos de operação do sistema de transporte público de Campinas adotados pela Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC) para a organização da circulação dos transportes do município.

Portanto, para a compreensão desse fenômeno de formação de centralidades foi importante a identificação de novas áreas que surgem no espaço urbano com essa característica, porém com perfis distintos: da mesma forma que o Centro Tradicional gera um tipo de cidade em seu entorno, a Centralidade do Dom Pedro e do Ouro Verde geram suas centralidades em

decorrência da fragmentação da cidade e não de seu Centro Histórico e/ou tradicional.

Por fim, deve-se esclarecer que a presente Dissertação busca apresentar a relação das novas centralidades com a cidade, isto é, a transformação do espaço intraurbano de Campinas, uma vez que estas novas centralidades, no entendimento deste trabalho, hoje, possuem papel não só de articulação do sistema viário, mas de fator de grande impacto na estruturação do tecido urbano da cidade. Assim, como nas centralidades tradicionais, este trabalho buscou entender a relação das Novas Centralidades do Dom Pedro e do Ouro verde, com a Centralidade Tradicional e compreender assim como na contemporaneidade tem se dado a constituição da fragmentada Cidade de Campinas.

CAPÍTULO I

CIDADE, CENTRO E CENTRALIDADES

1.1 Introdução

Para conceituarmos os pontos nos quais este trabalho se norteará, buscaremos na produção científica existente argumento que nos oriente na condução do mesmo.

A cidade que possuímos hoje é estudada de várias formas: cidade dual, fragmentada, compacta, centro ou espaço urbano, cidade-espetáculo, cidade mercadoria, metrópole, sítio ou anticidade. São estes e diversos outros conceitos que a cidade faz com que os pesquisadores busquem entendê-la no contexto contemporâneo (GLUSZEVICZ; MARTINS, 2013).

Para entender o conceito de “centro”, é importante que percorramos primeiro o tema “cidade”, que é o produto da ação do homem sobre o território. Não se trata de algo apenas físico, mas também o resultado das relações sociais que se especializam e produzem a cidade.

Esta parte do trabalho se debruça sobre a questão das centralidades, que delimitará os estudos de caso, tendo em vista ser a categoria a ser analisada, que é essencial, pois rege o conceito e o delimita,

além de colaborar para entender a adaptação dos centros às transformações sociais, econômicas, culturais e políticas que neles ocorrem, isto ao longo de diversos períodos que imprimem suas características no centro.

O centro, assim como as centralidades, pode tomar diversas definições que permite seja classificado como centro econômico, centro administrativo, centro tradicional, centro político e as novas centralidades intraurbanas. Estas definições nos ajudarão a entender que tipo de centro ou mesmo centralidade estaremos analisando.

1.2A cidade e suas definições

A formação das cidades contém vários aspectos das relações sociais entre os homens, de natureza política, econômica, cultural, tecnológica, religiosa entre outras, que combinadas com o meio físico geram os espaços públicos e privados.

Para além da imbricada rede de relações existentes em uma sociedade as quais criam as cidades, há também o modo de vida dessas mesmas sociedades que formam e configuram o ambiente urbano. Outro aspecto importante na formação das cidades se refere ao papel fundamental desempenhado pelos gestores públicos e pelo Estado na configuração do próprio espaço construído, em especial através de processos que envolvem intervenções físicas diretas, planejamento e ordenamento jurídico do solo. De forma sucinta, essas são as principais condicionantes que geram os espaços públicos e privados nos quais se desenvolvem o convívio humano.

Discorrendo sobre a questão do território da cidade, Raquel Rolnik (1995) assevera que a cidade não é um aglomerado de prédios. Para a autora,

a definição de cidade se assemelha a um imã, pois antes mesmo de se tornar um local de trabalho e de morar do homem, a cidade era o local da troca, do comércio e do poder político. Ainda de acordo com a autora, o espaço urbano de hoje não possui mais delimitações como as de antes, tal como no caso de cidades como Roma e Jerusalém, que são cercadas de muralhas e têm os seus limites definidos, o “espaço urbano deixou assim de se restringir a um conjunto denso e definido de edificações para significar de maneira mais ampla a predominância da cidade sobre o campo” (Rolnik, 1995, p.12).

Voltando à questão das relações existentes na cidade, Lobato (1995) afirma que a cidade surge como ponto de concentração territorial e com fortes características políticas e econômicas. A acessibilidade aos locais ditos centrais dentro da cidade possui uma forte influência sobre a organização do território das cidades. Sublinhamos que é na cidade o lugar onde ocorre uma série de processos sociais, destacando-se a acumulação de capital e a reprodução social. Segundo Monte-Mor:

A cidade, na visão histórica dominante na economia política, constitui o resultado do aprofundamento da divisão sócio espacial do trabalho em uma comunidade. Este aprofundamento resulta de estímulos provocados pelo contato externo e abertura para outras comunidades envolvendo processos regulares de troca baseados na cooperação e na competição. (MONTE-MOR, 2006, p.11).

Sendo assim, o autor citado defende que o crescimento da cidade e a relação do homem com o seu ambiente construído ocorrem pelo aprofundamento da divisão socioespacial do trabalho, o que implica em dizer que as transformações no modo de produção afetam diretamente o sentido, o significado e importância da cidade.

Ainda sobre a relação do homem com a cidade, Glaeser (2012) descreve que hoje as cidades são moldadas pela da cultura dos automóveis e até mesmo do transporte de massa – sistemas de transportes que

possibilitaram e até incentivaram a expansão horizontal das cidades, provocando em muitas situações o adensamento urbano. Os moradores da periferia vivem mais distantes e afastados do centro tradicional, mas, ao mesmo tempo, possuem nas suas proximidades restaurantes, comércio e outras atividades, agrupadas geralmente em pequenos centros. Porém, mesmo para acessar estes centros, se utilizam de veículos. Por sua vez, estes pequenos centros não atendem a demanda diária das necessidades capaz de tornar desnecessárias as viagens para o centro tradicional das cidades e/ou para outros centros existentes dentro da própria cidade e mesmo de outras cidades. Nesse sentido, ressalta-se a importância da centralidade como um dos elementos propulsores do deslocamento do indivíduo na cidade, por razões privadas ou públicas.

1.3A cidade hoje e a compreensão das centralidades

Para entender a cidade teremos que compreender ela como algo em transformação constante. Isto nos ajuda a compreender e definir algumas divergências constantes e características que muitos procuram na cidade, pois a cidade passa frequentemente por mudanças formais, sociais, antropológicas e urbanas, o que acaba descaracterizando a configuração da cidade como a conhecemos.

Uma das principais características da cidade contemporânea são as novas formas de ocupação do território, tema com relação direta com o urbano e que pode ser fundamentada em questões sobre o espaço urbano, por exemplo, pela fragmentação, pela divisão social do espaço e pela segregação espacial, exemplos que são destacados por Vasconcelos *et al.* (2013). Hoje, uma única definição de cidade é difícil de se identificar. Destacamos que há diversos valores socioespaciais relevantes que colaboram para o processo de

crescimento da cidade. Hoje, este processo pode ser ditado pela mobilidade e pelo tempo de deslocamento, em particular.

Sempre, estamos nos deparando com uma cidade que se expande sem levar em conta as questões geográficas e físicas do território. Esta cidade se expande muitas vezes em razão de planejamentos que incentivam a descentralização tanto da habitação quanto da indústria e do comércio. Paralelo a isto, a cidade cresce acompanhando o desenvolvimento da infraestrutura viária.

Desde sempre, a cidade é a espacialização de processos sociais no território, como descrito anteriormente. O tipo de cidade que cresce, hoje, está sob a égide do capital financeiro e imobiliário, cujo intuito é acumular e reproduzir o capital através do processo de produção do espaço urbano que acaba por fragmentar a cidade. Nesse sentido, corroboramos com as palavras de Sposito, que afirma que:

[...] ao focar os agentes responsáveis pela produção do espaço urbano, em grande parte responsáveis pelas situações sócioespaciais que geram a segregação e a autosegregação, refiro-me aos proprietários de terras, incorporadores, corretores de imóveis, poder público etc. (SPOSITO, 2013, p.70).

Estes agentes que geram este tipo de cidade são indivíduos ou grupos que se articulam para criar espaços segregados. Estes agentes possuem ainda o poder econômico e muitas vezes político. É desta forma que podemos aventar que são os grandes capitais que geram a forma da cidade atualmente, fruto de um “planejamento privatista” (COSTA, 2014).

Segundo Sposito (2013), uma característica comum aos responsáveis da iniciativa privada no uso do solo urbano é implantar de forma descontínua no tecido urbano consolidado seus empreendimentos, tais como

condomínios residenciais. Estes, por sua vez, estão distantes dos centros principais bem como de outros equipamentos públicos.

A fragmentação do espaço urbano capitalista é possível conceber uma divisão econômica do espaço e uma divisão social do espaço. A primeira deriva da complexa espacialidade das atividades econômicas, originando terminais de transporte, depósitos, fabricas, estabelecimentos atacadistas e varejistas, escritórios de serviço, hospitais e escolas. (VASCONCELOS *et al.*, 2013, p.7)

Desta forma, Vasconcelos *et al.* (2013) concluem que cada atividade destas citadas corresponde a uma lógica própria, pertencente ao momento de sua implantação ou que “por eficiência continuada ou ainda por inércia, garante a localização de cada atividade” (Vasconcelos *et al.*, 2013, p.8).

A configuração socioespacial da cidade contemporânea possui numerosos aspectos de ordem social. Cada parte que constitui o tecido urbano da cidade fragmentada atual se caracteriza de uma maneira própria, o que garante a uma determinada fração do território uma relativa homogeneidade interna, ao mesmo tempo em que confere uma heterogeneidade entre as diferentes frações de território que a compõe. Vasconcelos *et al.* (2013) ainda destacam que atributos como renda, instrução, ocupação, faixa etária, fecundidade, etnicidade, religião, status migratório e qualidade da habitação definem o conteúdo de cada área. Sendo assim, como é sabido, a cidade é um mosaico, com distintas formas e conteúdo sociais.

O preço da terra, expressão cabal da valorização da propriedade fundiária, e a proximidade dos centros de negócios – área central, subcentro e áreas especializadas -, assim como das áreas de amenidades naturais ou socialmente criadas e das áreas fabris, desempenham papéis fundamentais na estruturação desse mosaico social. (VASCONCELOS *et al.*, 2013, p.8).

A segregação espacial é descrita pelos autores como mais um agente na produção do espaço construído juntamente com as suas conseqüentes formas. Com isso, Vasconcelos *et al.* (2013, p.10) descrevem que a segregação espacial “é parte fundamental da produção do espaço, pois a produção de residência inicia-se tanto no processo de investimentos de capital como em estratégia de sobrevivência.”

Há nesse sentido uma gama complexa de agentes sociais que produzem a segregação espacial, constituindo tipos ideais. Os proprietários dos meios de produção, proprietários fundiários, promotores imobiliários e o Estado são agentes formais, enquanto os grupos sociais excluídos, os agentes informais. (VASCONCELOS *et al.*, 2013, p.10).

A cidade contemporânea possui várias definições, mas como dito outrora, não é um tema fechado, uma vez que a cidade está em constante transformação e possui diversas formas de análise. Abordamos aqui o que pode nos ajudar a compreender o nosso objeto de pesquisa, que enfoca a questão da cidade fragmentada e as novas centralidades.

Diversas são as expressões utilizadas para a denominação das diferentes classificações das áreas centrais como: Centro Tradicional, Centro Principal, Centro de Negócios (CBD) e Centro Histórico. Tais denominações, por vezes, são determinadas em face da cronologia da área, por outras, pela função desempenhada pela área no espaço urbano.

Centro Principal, de acordo com Da Silva (2003), serve para determinar uma região do território que se interliga com todo o conjunto no espaço urbano, ou seja, a área que possui uma relação de centralidade, demonstrando assim uma articulação do espaço de concentração de atividade central com o restante da cidade.

Sob outro ângulo, temos o Centro Histórico de uma cidade que é, por definição, um lugar ligado intimamente à origem histórica da cidade,

podendo ser definido pelo seu “poder de atração sobre os habitantes e turistas, como foco polarizador da vida econômica e social” (CAVÉM, 2007, p. 16). Este tipo de centralidade responde pelo Centro Histórico das cidades, podendo com o tempo até perder atratividade, se tornado menos acessível que outras áreas novas, mas “permanecerá sempre como a parte antiga da cidade, e isso explica que o elemento mais marcante de um centro histórico na atualidade seja a sua imagem simbólica” (CAVÉM, 2007, p. 16).

Por sua vez, o Centro Tradicional é uma terminologia utilizada para designar um centro que se aproxima do significado da centralidade histórica, mas que se caracteriza por ser uma parte da região do centro a qual precede uma formação mais antiga. Carty (2010) destaca que

[...] o Centro Tradicional se caracteriza por uma parte da região do centro o qual tem uma formação mais antiga. Isso acontece quando existe um deslocamento de atividade central para outras áreas desse tecido urbano já constituído, ou seja, uma expansão desse centro, sendo essa parte mais antiga nomeada de centro tradicional. (CARTY, 2014, p. 54).

Outra denominação de centralidade é o *Central Business District* (CBD), que, segundo diversos autores que trabalham com as definições e delimitações deste, em boa parte dos estudos, afirmam ser possível perceber que esta é a principal área comercial e de serviços da cidade, para onde se dirigem e se concentram diversos fluxos, enfim, é o local de maior expressão do capital na cidade, local onde está a maior concentração de escritórios e lojas varejistas refletidas no valor da terra mais elevado da cidade. É também o local de maior concentração do tráfego de automóveis e pedestres (MURPHY; VANCE JR., 1954).

Desta forma, é possível concluir que o CBD é o local onde estão concentradas as principais atividades comerciais da cidade, atraindo

consumidores de todo o espaço urbano, além de estar localizado em uma área de alto valor da terra, incompatível com o uso por residências.

Segundo Sposito (1991), as cidades brasileiras, até meados da década de 1970, com suas atividades de comércio e serviços, possuíam como característica se concentrar em um único centro monopolizador. No entanto, a autora menciona diferentes processos de transformação da centralidade que proporcionaram mudanças na estruturação urbana das cidades de maior porte, que são: o setor imobiliário, com participação na construção de novos equipamentos comerciais; a rápida expansão territorial urbana, gerando a fragmentação e tecidos descontínuos; e a tecnologia do transporte, com a diferenciação socioespacial e a melhoria das formas de transporte, destacando o uso do transporte individual.

Com isso a autora considera que as novas expressões de centralidade – a expansão dos centros, o surgimento dos subcentros, os desdobramentos das áreas centrais e a instalação dos *shopping centers* – colaboraram para a segregação socioespacial no interior das cidades.

Sposito (2001) prossegue na delimitação dos conceitos de centro e centralidade, afirmando que o primeiro (centro) é definido ou mesmo identificado pela localização das atividades comerciais e de serviços, enquanto o segundo (centralidade) é caracterizado pelos fluxos que o geram e o sustentam. Em suma, a localização influencia, sob a forma de concentrações comerciais e de serviços, revelando o que se considera como centro e o que se movimenta apresenta-se como centralidade.

Ainda abordando o conceito de centro e centralidade, mas na escala temporal, o centro, segundo Sposito (2001), é redefinido a médio e longo prazo, enquanto a centralidade muda continuamente, em função de fluxos materiais e imateriais.

Segundo Villaça “nenhuma área é ou não é centro; como fruto de um processo – movimento – torna-se centro” (VILLAÇA, 1998, p. 238). Nota-se, então, que centro é uma determinada área, que há algum tempo sofre a ação de forças centrípetas – do processo de centralização. Desta maneira, o centro não é projetado, isto é, não é algo dado, ele é o fruto de um processo de produção do espaço e de relações sociais, que surge a partir das forças centrípetas que se acumulam em um determinado lugar, durante um período mais ou menos longo de tempo. Reforçamos ainda a ideia de Villaça (2001) de que o centro não é um ponto geográfico, mas sim um conjunto de relações que o transformam em centro.

Por outro lado, ainda de acordo com Villaça (2001), o subcentro designa aglomerações diversificadas e equilibradas de comércio e serviços que não se localizam no centro principal. Portanto, a subcentralidade entendida por Villaça (2001) é uma diversidade equilibrada de comércio e serviços, logo é uma réplica do centro principal em menor escala, com o qual concorre sem, entretanto, se igualar àquele, mas atendendo aos mesmos requisitos de otimização de acesso apresentados para o centro principal.

Noutro viés, Lefebvre (1999) colabora com este trabalho quando faz uma análise sobre o momento em que as indústrias iniciam intensas transformações na morfologia das cidades, destacando que a industrialização nega a centralidade na cidade, fenômeno que o autor identifica como “implosão”, pois a indústria faz com que o conteúdo político e comercial da cidade percam a sua potência social. Contudo, após a industrialização e o avanço da tecnologia dos transportes, ocorre a explosão da cidade ou projeção de fragmentos da malha urbana destacados por uma vasta região (as periferias).

Desta dualidade (implosão-explosão), o autor entende que é gerada uma anticidade, que nega a cidade política-comercial. Esta tal anticidade possui como fundamento a generalização das relações pautadas no valor de troca. Portanto, a cidade que implodiu e explodiu, simultaneamente, passa a

ser produzida sob novas lógicas, sendo, inclusive, geradora de novas dinâmicas. As novas diferenças passam a ser verificadas através do surgimento das novas especializações sociais e funcionais dos espaços.

Já a redefinição da centralidade, no conceito do referido autor, é acompanhada por processos de descentralização e de recentralização, que movimentam fixos e fluxos e atribuem novas dinâmicas ao espaço urbano.

A descentralização e a recentralização constituem-se em processos, portanto, relacionam-se a movimentos e a tendências. Ainda de acordo com Lefebvre (1999, p.93) “não existe cidade nem realidade urbana que não possua um centro”. Em suma, estes processos não ocorrem de forma separada, um precisa estar acompanhado do outro, sendo desta forma processos simultâneos, que culminam na formação de novas áreas centrais, distribuídas e fragmentadas no tecido urbano. Recortamos:

O centro urbano é preenchido até a saturação; ele apodrece ou explode. Às vezes invertendo seu sentido, ele organiza em torno de si o vazio, a raridade. Com mais frequência, ele supõe e propõe a concentração de tudo o que existe no mundo, na natureza, no cosmos: frutos da terra; produtos da indústria; obras humanas, objetos e instrumentos, obras e situações, signos e símbolos. Em que ponto? Qualquer ponto pode tornar-se o foco, a convergência. De sorte que todo o espaço urbano carrega em si esse possível-impossível, sua própria negação. De sorte que todo espaço urbano foi, é, será, concentrado e poli (multi)cêntrico. (LEFEBVRE, 1999, p. 44).

A centralização é um processo, uma forma que é fruto do centro e que possibilita a concentração de tudo o que existe nele, mas dubiamente aponta para a sua saturação. Outra observação a se ressaltar neste trecho é o fato de que, a princípio, qualquer ponto no interior do espaço urbano possui potencial de centralidade, um local de convergência dos fluxos e a concentração dos fixos. Nas palavras de Lefebvre:

Descobrimos o essencial do fenômeno urbano na centralidade. Mas na centralidade considerada como o movimento dialético que a constitui e a destrói, que a cria ou a estilhaça. Não importa qual ponto possa se tornar central, esse é o sentido do espaço-tempo urbano. A centralidade não é indiferente ao que reúne, ao contrário, pois ela exige um conteúdo. E, no entanto, não importa qual seja o conteúdo. (LEFEBVRE, 1999, p. 108).

Entendemos desta maneira que a centralidade é como algo que se expressa a partir de um centro, como a sua capacidade de concentrar e atrair atividades e pessoas e, portanto, polarizar uma determinada área, organizando os fluxos que o percorrem. Com isso, quanto mais intensa a centralidade de um centro, mais forte a sua capacidade de polarização, logo, maior a quantidade de atividades ou pessoas que o mesmo é capaz de atrair. A centralidade também está ligada à quantidade de fluxos que perpassam o centro. Assim, quanto mais intensa a quantidade de fluxos que convergem para o centro e de lá divergem para outras áreas, maior o grau de centralidade desse centro. A centralidade é ainda uma das principais características definidoras do urbano.

Na mesma ordem de ideias, insta consignar que a obra de Francis Pedroso (2007) colaborou de forma significativa para este trabalho, pois nos ajudou na estruturação, isto é, construção da linha condutora do trabalho, muito embora a autora trate de uma única centralidade, que no caso é o Centro de Campinas, que o âmbito do nosso trabalho será entendida como Centralidade Tradicional.

Pedroso conduz a linha dos seus estudos iniciando pela questão da história do Centro Urbano de Campinas, analisando desde o Caminhos dos Guaiases à Vila do Açúcar (1722 – 1834), destacando a origem da cidade de Campinas. Na sequência, avança sobre os anos da industrialização e do comércio de Campinas, enfatizando neste ponto a cidade do Café e a ferrovia, esta última de suma importância para este trabalho. Ainda sobre a história de Campinas, a autora ressalta os diversos planos urbanísticos, sobre os quais

este trabalho buscou organizar as questões de mobilidade urbana, no caso a expansão do viário pela cidade de Campinas.

Inclusive, a autora prossegue nos conceitos de centro e centralidade, sendo que o estudo dos referidos conceitos acaba por formar o fio condutor para este trabalho, segundo o qual o centro da cidade se apresenta em diversas formas e funções, nas mais diversas partes do mundo e do Brasil.

Destarte, a linha de raciocínio do trabalho de Pedroso segue do macro para o micro, partindo de uma análise da cidade (macro) para o centro (micro), e do centro para a centralidade. Portanto, segundo a autora existe uma hierarquia urbana onde algumas cidades como Campinas se tornam centros de decisões, outras de produção e algumas outras pequenos centros. Isto ocorreria pois o crescimento das cidades provocou uma maior procura por espaço, fazendo com que o núcleo urbano se expandisse para a periferia, mudando as condições de vida e gerando segregação.

Interessante consignar também a produção de Da Silva (2000), que realiza a sua análise de caso na cidade de Londrina, na qual ele entende que a cidade de Londrina possui uma tendência de dispersão da centralidade – mesmo fenômeno urbano que acontece na cidade de Campinas.

As centralidades de Londrina, segundo o autor, se desenvolvem posteriormente ao centro tradicional e esta evolução surge com a descentralização do transporte coletivo e com a criação dos terminais de bairros. A cidade, portanto, apresentaria uma dinâmica polinucleada, mas mantida a importância do centro principal, como mais adiante notaremos no nosso estudo de caso, a cidade de Campinas.

O autor se baseia em alguns dados referentes ao que ele chama de terminais de bairros, analisando o registro de fluxo do transporte público, isto é, ele entende existir na cidade uma centralidade móvel, que aparece de acordo com os dias da semana. Esta centralidade que se dá quando percebemos que

existe uma distribuição dos fluxos populacionais pela cidade e que os terminais de ônibus urbano podem registrar esses fluxos, o que pode evidenciar centralidades que se formam a partir destes terminais.

Neste contexto, o autor entende existir uma centralidade móvel, que pode aparecer de acordo com o dia da semana, isto ainda não considerando o horário do dia, o que igualmente evidenciaria uma centralidade móvel. Em alguns terminais da cidade de Londrina se encontra fluxos constantes e relativamente elevados durante os dias úteis da semana, diminuindo significativamente nos finais de semana. O mesmo não ocorreria com os terminais do Shopping e da Rodoviária, que continuam exercendo uma centralidade, mesmo nos finais de semana (sábado e domingo). No entanto, o terminal central, localizado no centro tradicional da cidade, continua sendo ponto de convergência/dispersão da população, com um fluxo muito superior aos demais em todos os dias da semana, o que mostraria, também, uma centralidade significativa.

Em suma, o autor considera que a cidade é um conjunto, descrito como:

[...] os centros urbanos das cidades monocêntricas, podem ser redefinidos, tornarem-se “multi” e “poli”, porém, continuam sendo nós das relações urbanas e, portanto, devem ser entendidos em suas relações com o conjunto urbano, ainda que tenham processos de fragmentação, pois tal fragmentação possui justamente a origem do ganho de complexidade do conjunto urbano. (DA SILVA, 2008, p. 03).

Devemos considerar que o crescimento urbano e a formação de novas centralidades só se faz possível com a aliança de vários fatores, dentre eles a importância do desenvolvimento dos meios de transporte.

Deve-se mencionar que outra referência bibliográfica utilizada foi Bryan (2011), que trata da questão da mobilidade e das suas condições para a

população na cidade de Campinas, primeiro, por uma análise histórica do tecido urbano e, depois, por uma leitura das relações político-sociais.

O estudo realizado ao longo do trabalho de Bryan (2011) colabora com o entendimento da dinâmica da mobilidade na cidade de Campinas, onde observamos que a mobilidade das pessoas ocorre de forma desigual, impulsionada por diversos fatores como o espaço de circulação que é distribuído entre diferentes grupos sociais. Tal circunstância será verificada em nosso trabalho quando analisarmos o estudo de caso das centralidades.

Voltando ao trabalho de Bryan, ele destaca que as políticas públicas de transporte foram realizadas ao longo dos anos pelo Poder Público e, como a elite dominava a política de Campinas no século XIX, estava mais interessada em atender aos seus próprios interesses do que de fato à parte menos favorecida da população. É importante, ainda, lembrar que o autor entende que o transporte foi um grande indutor de expansão urbana na cidade, ressaltando o progresso da cidade através dos eixos viários.

Portanto, o trabalho de Bryan (2011) colabora para o nosso trabalho no sentido de considerar a mobilidade como um potencial de expansão da cidade, mas levantando outras questões, como o desenvolvimento da cidade e as novas políticas de transporte, que podem definir espaços mais democráticos e que virão a ser definidos pela sociedade.

1.3.1 Centralidade periférica

Inicialmente, colacionamos que a arquiteta portuguesa TAVARES (2013), define de maneira simples e direta a centralidade periférica como:

[...] áreas que, embora localizadas nos limites das cidades, são especialmente dotadas de condições próprias de urbanidade. As centralidades periféricas são possuidoras de boas acessibilidades, são aglomeradoras de funções direccionais e são ostentadoras de marcas identitárias, factos que, pela sua conjugação, as transformam em pólos de atracção para a vida urbana. (TAVARES, 2013. p. 74).

Deste modo, segundo Tavares (2013), as centralidades periféricas são áreas que, mesmo localizadas nos limites das cidade, possuem condições de urbanidade próprias. Estas centralidades ainda possuem boa acessibilidade, são aglomeradoras de funções que as direccionam e ainda ostentam alguma marca que as identificam, fatos que, pelo seu conjunto, transformam a centralidade em um polo de atracção para a vida urbana.

No entanto, para Corrêa (2005), com a expansão da cidade, seja demograficamente ou espacialmente, as novas áreas residenciais se afastam do centro da cidade. Ainda segundo o autor, esta expansão e afastamento causam uma descentralização das áreas centrais, que de acordo com Colby ocorre quando outras regiões da cidade começam a ter algum tipo de atracção, como “a) terras não ocupadas, a baixo preço e imposto; b) infra-estrutura implantada; c) facilidades de transporte [...]” (COLBY *apud* CORRÊA, 2005, p.46). Esta afirmação reforça a ideia da existência da centralidade dita periférica.

A expansão da cidade, juntamente com a urbanização, trata-se de um processo contínuo que acompanha o modo de produção vivido em cada época na sociedade. Segundo Vilarinho “[...] a cidade é a condição, o meio e o produto do processo de reprodução do capital.” (VILARINHO, 2007, p. 37). Consequentemente, o Estado e os produtores imobiliários são os principais agentes de constituição do espaço urbano, pois criam “[...] condições que viabilizem o processo de acumulação e a reprodução das classes sociais em suas frações.” (CORRÊA, 2005, p. 26). Isto faz com que surjam, cada vez mais, novas periferias e periferizações, além de novas centralidades.

Para Sposito (1991), os centros periféricos estão ligados diretamente à expansão do centro, que não comporta mais o papel de única área comercial e de serviços da cidade, devido à expansão territorial urbana, o que gera uma distância maior entre a população e o centro tradicional. Desta sorte, as centralidades periféricas surgem em áreas de alta densidade habitacional, onde haja uma convergência do sistema de transporte coletivo. Portanto, fatores além destes, como a renda da população local, ganham relevância, uma vez que somente o fluxo do transporte coletivo não é capaz de atrair equipamentos comerciais se a população não possui condições financeiras para consumir.

Entendemos, que o centro sempre está ligado às novas centralidades, mesmo estas ficando afastadas do centro tradicional da cidade. Neste sentido, destacamos a afirmação de Sposito (1991) mencionada acima, quando ressalta a importância do entroncamento do sistema de transporte coletivo, que pode potencializar o surgimento de uma nova centralidade. Todavia, quando ela leva em consideração que este ponto de convergência do transporte coletivo precisa estar ligado à renda da população e que isto atrai as condições necessárias para o surgimento dos equipamentos comerciais, entendemos que essa atração não depende apenas da renda, já que o comércio se adapta às condições do seu entorno.

1.3.2 Centralidade de eixos comerciais

Destacamos inicialmente a definição de centralidade de eixos comerciais, invocando o quanto Duarte (1974) salienta:

[...] ruas ou avenidas que, por constituírem importantes vias de acesso aos principais bairros, a circulação nelas concentrada provoca intenso movimento diário de pessoas que se desloca de um ponto a

outro da cidade, atraindo para si lojas comerciais importantes. (Duarte, 1974, p. 86).

Notamos com esta afirmação que este eixo se forma de acordo com a dinâmica proposta para a área, isto é, este eixo fica no meio do caminho entre pontos de atração da cidade.

De acordo com Sposito (1991), os eixos comerciais se desenvolvem a partir de um processo de desdobramento do centro tradicional, ou seja, ele não depende da expansão da área central. Esta autora ainda pontua que estes eixos não são contínuos aos centros e às centralidades, pela espacialização de atividades, apesar destas serem as referências para a seleção de público alvo que a especialização da área demanda.

Em suma, assim como nas centralidades tradicionais, este trabalho tentará entender as características destes eixos comerciais na cidade e compreender o seu papel como uma nova centralidade.

1.4 Mobilidade urbana, a cidade fragmentada e a cidade compacta

Nos dias atuais, grande parte das cidades brasileiras sofre com um processo de planejamento direcionado para os carros, com interesses políticos e econômicos. Entretanto, a cidade planejada para o carro, como é o caso de São Paulo, não foi pensada como um todo, mas separada, por exemplo: a zona leste foi criada sem muita preocupação com a mobilidade e foi planejada para uma área muito afastada do Centro desde o seu surgimento e é onde existe a maior atração de viagens, o que reflete, consideravelmente, nos congestionamentos gigantescos e em um transporte coletivo que não atende a quem realmente necessita, ou, se atende, não comporta a demanda.

As pessoas perdem, em média, 2h42 por dia no trânsito da cidade de São Paulo, o que gera uma deseconomia considerável (FURTADO, *et al.*,2013). Veja-se: um estudo feito pela FGV mostra que as perdas causadas pelo trânsito em São Paulo geram um prejuízo de R\$ 40 bilhões de reais por ano.

Veremos, no transcorrer do trabalho, a influência do transporte e do sistema viário na cidade de Campinas – estes que figuram como principais agentes da expansão da cidade ligada à questão do automóvel. O território da cidade de Campinas está evidentemente segregado por grandes rodovias que circundam a cidade, sendo que o espaço intraurbano contou com diversos planos que tratavam de seu crescimento ou expansão e que tinham como principal vertente o sistema viário.

Então, para abordarmos estas questões, cabe, neste momento, uma breve reflexão sobre o tema mobilidade urbana.

No Brasil, a utilização de conceito de mobilidade urbana foi definido, pela primeira vez, pelo Ministério da Cidade, em 2004, de modo que este conceito se atém à questão do deslocamento das pessoas na cidade em virtude de suas atividades. Somente em 2012, sobreveio a lei federal que definiu a Política Nacional de Mobilidade Urbana como um instrumento da política de desenvolvimento urbano e que tinha como objetivo integrar vários sistemas de transportes coletivos e, a partir disto, melhorar a acessibilidade e o acesso à cidade.

A mobilidade urbana é medida pela “Pesquisa Origem Destino, conhecida como "Pesquisa OD" é um instrumento vital para o planejamento de transporte, pois fornece dados para o conhecimento da natureza dos deslocamentos da população em um espaço urbano, incluindo aí sua situação sócio-econômica” (ARAÚJO, 2013, p.1). Por meio dessa pesquisa, mede-se a imobilidade, na medida em que se mostra o número de pessoas que não realizam viagem nenhuma e, claro, o número de pessoas que se deslocam no

dia a dia. A partir disto pode-se entender o quanto o transporte público é um grande fator de mobilidade urbana nas cidades, uma vez que é por meio dele que a população mais carente tem acesso à cidade. Nota-se, assim, que o transporte público é um grande componente no combate à pobreza e, se ele não tiver condição de atender à demanda, pode funcionar ao contrário, ou seja, dificultar o acesso às atividades essenciais da cidade pelo cidadão, sendo, assim, uma barreira à inclusão social.

O crescimento das cidades e a sua periferização, junto com a introdução do automóvel, geram novas possibilidades dentro da cidade, principalmente, no aspecto da mobilidade. Este processo de periferização pelo qual passa o espaço urbano faz com que a cidade se especialize de diversas formas dentro de seu território.

Esta espacialização faz com que a cidade abandone o seu núcleo central, apesar de não ser uma regra para todas as cidades. Entretanto, a cidade que se fragmenta dentro de seu território cria alternativas ao centro tradicional, que muitas vezes surgem em decorrência da distância do centro tradicional e das necessidades da população de uma área específica (CORRÊA, 1995).

Quando dizemos que se criam alternativas, não se quer dizer que esta “nova cidade” que surge cria de alguma forma centralidade por si só ou apenas por sua espacialização no território, pelo contrário, este tipo de estrutura de cidade que surge fragmenta o tecido urbano e de alguma forma fortalece as relações sociais. Isto ocorre sem muito controle do Poder Público, que acaba refém do mercado imobiliário, o qual poderia de alguma forma ser regulamentado, mas depende da vontade política para que esta ação ocorra.

A cidade com o seu centro tradicional, hoje toma dimensões de uma fórmula do passado. Os centros tradicionais têm se mantido, contudo, sem a mesma representatividade que possuía no passado, cabendo-lhes, hoje, acumular algumas funções como mobilidade (que no caso do Centro tradicional

de Campinas, pelo seu entroncamento viário dentro da cidade, é um dos principais fatores), comércio e turismo. Destacamos, no entanto, que o crescimento e as dinâmicas de mobilidade dentro da cidade implicaram na adoção e na proliferação de outros centros dentro da cidade, como econômicos e comerciais. O centro tradicional, desta forma, começa a ter “concorrência” dentro do tecido urbano.

Percorrido o tema da espacialização, agora vamos avançar sobre a relação entre a cidade fragmentada e a cidade compacta, estas que estão presentes ou estiveram no nosso objeto de estudo.

1.4.1 Cidade compacta e sua configuração

Quando falamos em cidade compacta, hoje, falamos em uma cidade muitas vezes sustentável. Isso acaba nos levando a alguns conceitos específicos para definir esta cidade. Conseqüentemente, um grande problema, atualmente, para as cidades compactas é a contraposição da cidade do automóvel, que se sustenta no sistema viário e na expansão da cidade. Por exemplo: as cidades historicamente iniciam os seus processos de expansão através do transporte e com isso a cidade, logo em seu início, já dá indícios da sua “urbanidade” através deste modal. Segundo Ascher:

O crescimento das cidades esteve sempre correlacionado ao longo da história com o desenvolvimento dos meios de transporte e armazenamento dos bens necessários para aprovisionar quantitativos populacionais cada vez maiores, qualquer que fosse a estação do ano. (ASCHER, 2010, p.21).

Nota-se que o autor relaciona a história do crescimento da cidade com a questão do transporte. Este trabalho relaciona estas mesmas questões

quando busca dentro da história da cidade de Campinas abordar o tema de expansão da cidade junto à questão do transporte.

Diferente da cidade fragmentada, a cidade compacta possui prerrogativas que visam como objetivo a qualidade de vida das pessoas e, até mesmo, poupar o meio ambiente, evitando a criação de uma urbanização especulativa. Ou seja, com uma cidade densa e seus pontos de origem e destino próximos, proporciona-se à vida cotidiana a possibilidade de uso de transportes alternativos e não motorizados, economizando, assim, o consumo de energia não renovável e até mesmo a não emissão de gases poluentes.

Porém, para se ter uma cidade compacta não existe fórmula exata, ao passo que as urbanizações contemporâneas e o modo de vida cotidiano nas cidades de hoje provocam um pensamento de planejamento de acordo com a realidade de cada metrópole. Algumas cidades, por seu turno, têm em seu planejamento (para se tornarem compactas) a adoção de certas medidas como a criação de espaços multifuncionais, tendo em vista o deslocamento, pela transformação dos bairros em pequenos centros com múltiplas funções. (BEZERRA, 2013, GENTIL, 2013).

O arquiteto Richard Rogers em seu livro *Cities for a Small Planet* (1998) entende que cidades de terceiro mundo que fazem um grande investimento em infraestrutura, futuramente, terão condições de saúde e de vida muito melhores e que devemos pensar nas cidades como “sistemas ecológicos”. Este pensamento leva a entender uma “cidade compacta e autossustentável” que seja densa e socialmente diversa, com usos mistos, onde os bairros possuam centralidades e uma vida cotidiana.

A ideia de cidade de Richard Rogers nos leva a entender que a cidade sustentável necessariamente não possui um único centro, mas diversos centros espalhados nos bairros da cidade e que estes potencializem a vida cotidiana das pessoas. Entendemos, ainda, que este tipo de centralidades deve

ser planejado a fim de absorver as demandas da sociedade local no que diz respeito às suas atividades diárias.

Como exemplificado acima, para se ter uma cidade compacta não existe fórmula, isto é, não é apenas um centro que a torna compacta, mas um conjunto de ações que interferem no cotidiano das pessoas, diminuindo os deslocamentos e as distâncias entre a origem e o destino da população.

1.4.2 Cidade fragmentada e sua descontinuidade territorial

A fragmentação da cidade em seu tecido urbano ou até mesmo a sua descontinuidade territorial, hoje em dia, muda o conceito que se tinha antigamente para diferenciar o que é o campo e o que é cidade, pois cada vez mais a metrópole invade espaços antes bem definidos.

De acordo com Adriano Botelho (2012), o termo “cidade fragmentada” possui tanta importância nos dias de hoje que diferentes concepções buscam entender esta realidade urbana contemporânea, razão pela qual nota-se ainda a falta de um consenso entre os diversos autores. Para alguns autores a dispersão é um fenômeno que esteve já nos primeiros momentos da história. Segundo Bruegmann:

As vilas dos prósperos cidadãos na Roma antiga e os bairros construídos fora das muralhas na Europa medieval seriam exemplos de como as pessoas muitas vezes preferiram edificar suas moradias a certa distância dos centros da cidade em épocas históricas remotas, seja por busca de maior comodidade, seja para fugir das imposições e controles das autoridades. (BRUEGMANN, 2005 *apud*, BOTELHO, 2012, p. 304).

Entendemos nesta citação que a ideia de afastamento do centro principal da cidade é algo que ocorreu também no passado de nossas cidades ocidentais, porém, com motivos e dinâmicas diferenciadas. Comparamos a

ideia de afastamento dos centros do trecho acima com os nossos condomínios horizontais afastados do centro, onde as pessoas procuram maior comodidade.

Em contraponto ao citado acima, existem autores que entendem que esta dispersão se iniciou nos subúrbios da Inglaterra no século XVIII, quando as classes média e alta buscaram no isolamento dos centros históricos o convívio familiar mais íntimo e privado, o contato com a natureza e a distância com relação às tentações mundanas da cidade (BOTELHO, 2012).

Portanto, apesar de possuir fragmentação no espaço urbano a formação deste pode ser caracterizada por uma relativa articulação entre as diferentes partes da cidade, onde pode se observar até mesmo as diferenças de classes, bem como evidenciar diversos símbolos sociais (JUNIOR, *et al.*, 2010).

1.5 Mobilidade e terminais urbanos

Como estudo de caso, buscamos dentro da cidade de Campinas espaços que nos apresentassem potencialidade de centralidade e ao mesmo tempo uma ligação entre elas. Encontramos nos terminais urbanos esta ligação entre as centralidades muito forte e, mesmo possuindo características semelhantes, havia a sua localização no espaço urbano que os diferenciava.

Ao mesmo tempo que este trabalho entende que os terminais de ônibus produzem, ou mesmo potencializam, as novas centralidades, perguntamos se sem eles alguns destes espaços, por exemplo o Terminal Ouro Verde, possuiria no seu entorno características de centralidade?

Hoje, a operação do sistema integrado de transporte urbano coletivo está intimamente ligada com os terminais de integração, seja este locado no início do sistema ou no final. A qualidade destes espaços dentro do tecido urbano para o terminal é de suma importância, pois um terminal mal projetado e até mesmo mal localizado se torna desconfortável e desestimula o uso do sistema.

Muitos dos terminais implantados em Campinas são baseados nas formas tradicionais de operação e controle de linhas de ônibus, isto quer dizer que existe hoje uma nova realidade, por exemplo, com o uso da bilhetagem eletrônica e outros tipos de inovações tecnológicas, que podem alterar significativamente a operacionalização do sistema (OURO; CASTRO; BIONDILO, 2011).

Este trabalho verificará a localização dos terminais de Campinas e com isso analisará os seus entornos, avaliando-os. Verificam-se, hoje, algumas situações em que se discute novos princípios que vêm sendo levados em conta nos projetos de terminais urbanos de ônibus. Estes princípios envolvem a estruturação do sistema de transporte urbano, como no caso da bilhetagem eletrônica, que torna o transporte mais integrado, dando a opção do passageiro transferir-se gratuitamente entre linhas municipais e até mesmo intermunicipais.

Segundo Ouro, Castro e Biondilo (2011), mesmo com a bilhetagem eletrônica, percebe-se locais de conexão em diversos pontos das linhas de transporte, necessitando assim de uma estrutura nestes pontos mais utilizados de integração. Com esta afirmação entendemos que a tecnologia da bilhetagem eletrônica colabora para que não se necessite mais de grandes áreas de terminais urbanos, já que estes possuem a função de integração do sistema em pontos específicos em que a bilhetagem eletrônica poderia substituir o sistema tradicional.

Além do já destacado acima, a bilhetagem eletrônica segundo a SPTrans (2004), possui algumas vantagens: controle de arrecadação e dos benefícios (especial-idoso, escolar, Vale Transporte); rapidez no embarque e desembarque dos usuários (agilização da viagem); segurança, pois haverá menos dinheiro em circulação nos coletivos, inibindo assaltos; possibilidade de integração tarifária, com o uso do bilhete único; e informações para o melhor gerenciamento da arrecadação e da área operacional do transporte.

Portanto, compreende-se que os terminais, de fato, fazem parte do sistema e são importantes nas conexões, destacando-se ainda que eles devem atender não somente às integrações, mas também questões operacionais do sistema de mobilidade urbana. Suas grandes áreas ocupadas influenciam em todo o seu entorno direto e indireto, como defenderemos ao longo deste trabalho.

De tudo que foi exposto anteriormente, pode-se afirmar que um centro é um espaço urbano produzido socialmente e, como tal, é resultado das relações sociais de produção (LEFEBVRE, 2008). Como parte integrante do espaço urbano, o centro também é um espaço socialmente produzido e, portanto, resulta das relações sociais de produção. Dessa porção do espaço urbano, corroboramos com Corrêa (1995), para quem o centro é simultaneamente produto e condicionante das relações sociais. Enquanto produto ele é fruto do trabalho social acumulado ao longo do tempo e materializado em formas geográficas. No centro também são ressaltadas as relações sociais, uma vez que deriva dessa enorme soma de trabalho acumulado nos centros, bem como de toda a estrutura. Lembra-se que aqui estamos falando do centro como um conceito, ou seja, de forma geral e não de algum centro específico.

Mesmo um centro planejado e produzido em poucos anos é, com certeza, fruto de uma produção social e também condicionante das relações sociais da produção. Um *shopping center*, por exemplo, uma vez instalado, modifica a organização das vias urbanas, das vias de transporte e até mesmo o

padrão de valorização das áreas dentro do tecido urbano, além de se tornar um elemento importante na reprodução das relações sociais na cidade. Dessa maneira, a discussão anteriormente realizada sobre o desdobramento do centro toma um novo significado.

O fenômeno da fragmentação representaria uma consequência das transformações econômicas e urbanas recentes, que permitem uma reconfiguração da divisão territorial internacional do trabalho na escala da rede urbana e do espaço urbano, e que estaria ligado a uma série de interesses, dentre os quais se destaca o das empresas do setor imobiliário. Tal redefinição acontece primeiro e, talvez com mais força, nos espaços metropolitanos.

Este comentário permite clarificar o caráter social da configuração do centro e das centralidades urbanas, além de indicar que esta configuração é fruto de disputas e de alianças de interesses muitas vezes contraditórios. Quando interesses de vários agentes se alinham, há a possibilidade de controlar as forças centrípetas e centrífugas, fazendo-as convergir numa determinada direção. Assim, é possível tanto fortalecer um centro existente, criar um centro novo ou redefinir a centralidade de um centro antigo.

1.5.1 A dinâmica da mobilidade e a localização dos terminais urbanos de ônibus no sistema de transporte de Campinas

Neste tópico iremos abordar a questão dos transportes coletivos públicos na cidade de Campinas. Para isto resgataremos alguns princípios sobre mobilidade urbana e até mesmo sobre a questão do uso do solo na cidade, relacionando-os com o transporte e seus terminais.

Para destacar a ligação do uso do solo com a mobilidade urbana, mais especificamente a questão do transporte, iremos extrair alguns dados da Pesquisa Origem-Destino realizada na Região Metropolitana de Campinas

(RMC) em 2011, para após compreender a dinâmica desta mobilidade em face do uso do solo da região e, principalmente, da cidade de Campinas. Observamos que no Capítulo II deste trabalho será abordada a história da cidade de Campinas, buscado dar ênfase não somente ao viário do Centro da cidade, mas pontuando também alguns eixos externos ao Centro do município. Será observando, ainda, o crescimento da cidade além das rodovias, o que acabou por criar uma periferia fragmentada, principalmente na zona oeste de Campinas.

Entretanto, já se deve mencionar que, segundo mostra a pesquisa “Prioridade para o Transporte Coletivo Urbano – Relatório Técnico”, realizada em dez cidades Brasileiras pela Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República (SEDU-PR), entorno de 27% dos usuários do transporte coletivo pertenciam, no período da pesquisa, às classes de renda D e E. Por outro lado, o Instituto de Pesquisa Econômica Aplicada (IPEA), em estudos divulgados em 2011, aponta que 65% da população das capitais usam transporte público para se deslocar, sendo que esse percentual cai para 36% nas cidades que não são capitais. Apenas 2,85% da população residente em capitais se locomovem a pé no dia a dia. Já nas outras cidades, esse percentual sobe para 16,63%. A bicicleta é o meio de transporte de 3,22% das pessoas que vivem nas capitais. Nas outras cidades, esse percentual é de 8,45%. A moto é utilizada por 5,5% da população que vive nas capitais e por 15% nas demais cidades. Em todos os municípios brasileiros, 23% da população adota o carro como meio de transporte.

A população que pertence a essas faixas econômicas menos favorecidas – D e E – realiza os seus deslocamentos limitados às imediações de suas residências, ressaltando-se que parte destes indivíduos com baixa renda não possuem transporte individual próprio para se locomover, de modo que a expectativa é que esta parte da população se desloque por meio de transporte coletivo.

Por outro ângulo, é interessante colacionar que a frota de transporte público em Campinas compõe-se de 1.241 ônibus. Campinas possui 206 linhas de ônibus municipais, nas quais circulam em média 622 mil passageiros por dia útil e 15,2 milhões de passageiros por mês, segundo o Sistema InterCamp, atualizado em 01/02/2016.

Este contingente relacionado acima nos mostra o que ocorre na cidade de Campinas com a sua periferia, com destaque para a zona oeste, onde estão localizados os Terminais Ouro Verde e Campo Grande. Segundo a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas S/A (EMDEC) o Terminal Ouro Verde sozinho produz diariamente 65 mil viagens.

A tabela abaixo nos mostra dados referentes à RMC. Apresenta números que indicam que a maior parte da população de baixa renda se desloca através do transporte coletivo e do transporte não motorizado na região, em oposição às classes mais altas, nas quais o transporte individual se destaca com 78% – a maior taxa entre todas as classes de viagem.

Tabela 1. Características das viagens na RMC.

Classe	Tipo	A	B	C	D	E
Motorizado	coletivo	14,0%	23,8%	34,1%	36,0%	28,4%
	Individual	78,8%	57,2%	31,3%	15,4%	12,4%
Não Motorizado		7,2%	18,9%	34,4%	48,2%	59,3%
Outros		0,0%	0,1%	0,2%	0,4%	0,0%
Total geral		100,0%	100,0%	100,0%	100,0%	100,0%

Fonte: Secretaria dos Transportes Metropolitanos (2012). Pesquisa Origem-Destino, 2011: Região Metropolitana De Campinas. A tabela demonstra o perfil do público que utiliza o transporte coletivo e individual, com destaque para a classe A, cuja diferença no uso do tipo de transporte é a mais relevante.

A cidade de Campinas, internamente, realiza deslocamentos de pessoas com aproximadamente 1.785.170 viagens, de um total de 4.746.347

viagens realizadas por dia na Região Metropolitana, que contém 19 cidades. Postos estes números, vamos entender ao longo da dissertação qual o potencial de centralidade dos Terminais Urbanos (Intraurbanos) de Campinas, os quais geram as viagens das áreas que serão analisadas por este trabalho, lembrando que será feito uma análise do entorno dos Terminais Urbanos de Campinas e qual o potencial destas áreas junto aos terminais para produzir ou não uma nova centralidade na cidade de Campinas.

A falta de centralidades é um fator que prejudica a acessibilidade de uma cidade, pois a maior demanda de transporte diário é o emprego, ao passo que áreas com ausência ou longe destas centralidades obrigam os moradores próximos a percorrem distâncias significativas para exercer as suas atividades diárias. Iremos mostrar isto durante este capítulo. Segundo Rosa:

No Brasil, as áreas urbanas concentram cerca de 82% do total da população brasileira (IPEA, 2004). Devido à grande concentração da população de baixa renda nas grandes cidades, há uma crescente preocupação com a questão da mobilidade dessa população, com destaque para as regiões metropolitanas. (ROSA, 2006, p. 41).

Logo, a relação entre a estrutura urbana e a acessibilidade é considerada, por diversos estudos, como essencial, pois a localização e a proximidade física entre o local de moradia e as oportunidades de relações sociais colaboram para o bem estar do indivíduo.

Todavia, antes, é necessário invocar alguns aspectos teóricos e históricos para a esboçada compreensão do tema.

1.5.2 Mobilidade urbana e sua relação com o espaço da cidade

A mobilidade urbana é medida através das pesquisas origem-destino, cuja metodologia mensura as viagens em dias normais, entre terça-feira e quinta-feira, que não sejam feriado ou período de férias escolares. Por meio dessa pesquisa, mede-se a imobilidade da população, na medida em que mostra o número de pessoas que não realizam viagem nenhuma e, claro, o número de pessoas que se deslocam no dia a dia (ARAÚJO, 2003).

A relação entre a mobilidade e a acessibilidade dos usuários do transporte público causa certo conflito em suas definições, isto ocorre pois os dois conceitos estão relacionados. Observamos que a mobilidade diz respeito às características próprias dos indivíduos e à sua capacidade de efetuar deslocamentos, que diretamente é influenciada pela acessibilidade, que, por sua vez, retrata as condições de serviço ofertadas pelo sistema de transporte público (HENRIQUE, 2004).

Ainda sobre a mobilidade, segundo Sales Filho (1998), esta também pode ser avaliada por indicadores que foram assim descritos:

- Viagens Observadas: São medidas através do comprimento de viagens e tempo de viagem ou quantidade de viagens por indivíduo, isto de forma associada a parâmetros de média viagens realizadas por indivíduo;
- Facilidade de Viagens: O fácil acesso ao sistema de transporte pode ser medido por meio de estatísticas operacionais como volume/capacidade, ou passageiros x velocidade, no caso do transporte público. Lembra-se que este método se baseia no comportamento e não no potencial de efetuar deslocamento;
- Potencial de Viagens: Analisa a frequência de viagens e a possibilidade delas ocorrerem por parte dos indivíduos, baseadas nos tradicionais indicadores de acessibilidade e nas

medidas de espaço-tempo. Este indicador mede a capacidade dos indivíduos ou grupos de indivíduos de viajar, considerando o modo de transporte utilizado e o período em que os deslocamentos poderão ser realizados, sendo maior o nível de mobilidade global dos indivíduos durante um determinado período de tempo em uma dada área. O índice de acessibilidade se elava quanto maior for o número de modos disponíveis e a acessibilidade, para cada modo durante o mesmo período de tempo.

Portanto, a acessibilidade está relacionada com os meios de ligação entre os locais e as oportunidades com seus atributos (disponibilidade, qualidade, tempo, etc.), ao passo que a mobilidade se relaciona diretamente com o indivíduo e suas questões pessoais (limitações físicas e recursos, disponibilidade, interesses pessoais, etc.).

Os terminais urbanos que serão apresentados mais adiante são fundamentais para verificar os indicadores acima. Nas viagens observadas, podemos tê-los como parâmetros de distâncias de viagens entre os terminais periféricos e o central, já no indicador facilidade de viagens a localização dos terminais avaliados possui um essencial papel considerada a sua localização na Região em que está, pois esta determina, através de dados como capacidade/volume, a acessibilidade do terminal urbano.

1.6 Relação histórica entre transporte e uso do solo

A partir da Revolução Industrial iniciou-se o crescimento acelerado e exponencial das cidades, na medida em que, dentre outros fatores, se avançou na questão de tecnologia dos transportes com o desenvolvimento do transporte a vapor, principalmente, naquela época. Este crescimento industrial não

somente impactou na evolução dos transportes, como também em um novo modo de produção, o que implicou diretamente nas cidades, como, por exemplo, na concentração de pessoas. Cidades que possuíam cerca de 5.000 habitantes passaram a ter 10.000, e as capitais que concentravam de 100.000 a 500.000 habitantes, passaram a concentrar de 1 a 2 milhões (GOULART, 2006).

Com esse crescimento, que se pode dizer explosivo, as cidades se transformaram sem muito planejamento e sem infraestrutura. Tal circunstância aumentou ainda mais a segregação socioespacial. É neste período que se intensifica o êxodo rural. Essa população egressa do meio rural ficou em torno destes grandes aglomerados que se formaram e se apropriou desta nova realidade socioespacial gerada pelo crescimento dos núcleos urbanos e pela Revolução Industrial, dando azo à busca por um novo modo de vida na cidade (GOULART, 2006).

Em meados do Século XIX, iniciou-se um debate internacional sobre o urbanismo. Um dos aspectos desse debate era discutir como essa massa de trabalhadores e as pessoas da classe média se colocariam nos centros da cidade, evitando, assim, uma infraestrutura tão fragmentada, o que geraria um “maior nível de racionalidade nos investimentos públicos, na distribuição da infraestrutura e dos serviços necessários à vida urbana.” (GOULART, 2006, p.21).

O que o urbanismo tentava sugerir era a forma como as cidades iam crescer e como a população ia se deslocar dentro delas. O transporte, neste aspecto, exerceu uma forte influência, pois permitia que se percorressem distâncias maiores dentro do espaço das cidades, enquanto que o emprego da tecnologia, também, colaborou para aumentar o tecido urbano das cidades, permitindo um crescimento fragmentado do espaço urbano.

Outro efeito importante do crescimento urbano das cidades foi a mudança na linha de produção e no mercado de trabalho, que colaboraram

para a criação de um aglomerado urbano desconexo e sem planejamento, o que fez com que as pessoas buscassem qualidade de vida em novas áreas dentro do espaço das cidades, mas essa busca se dá também por questões econômicas ou mesmo de oportunidade.

No Brasil, a migração de pessoas do campo para as cidades se intensificou em 1940, quando a proporção de pessoas vivendo nas cidades era de 31% do total da população brasileira. Já em 2010, este número deu um salto para 84%, ou seja, passou para cerca de 160 milhões de residentes em áreas urbanas. Aliás, no Brasil, este processo foi um dos mais intensos do mundo, o que explicitou a falta de preparo das cidades para absorver essa demanda, pois as cidades para onde se dirigiram estes migrantes ofereciam baixos salários, o que obrigou os trabalhadores, sem políticas públicas adequadas, a se estabelecer em moradias irregulares na cidade (MARICATO, 2015).

Em suma, com a população crescendo nas grandes cidades e com baixos salários, os trabalhadores se viram obrigados a ocupar a cidade da forma possível e onde havia a possibilidade de fazê-lo, o que gerou uma cidade acentuadamente informal. A ocupação inadequada por parte desta população deu início à invasão de áreas inadequadas e ambientalmente frágeis como Áreas de Preservação Permanente e Áreas de Preservação Ambiental, mangues e encostas instáveis (MARICATO, 2015).

Assim, compreendemos que o processo de urbanização nas cidades brasileiras gerou grande impacto no meio urbano, a par de uma urbanização dispersa por parte da população mais carente, que também é dependente do apoio institucional mais intenso, e até mesmo de uma população de alta renda, que procura condomínios de alto padrão localizados às margens da cidade. Com o crescimento da cidade, e até mesmo da população, aquela vem se formando cada vez menos centralizada, isto é, sobrevém uma nova dinâmica da cidade, fazendo com que surjam atividades de comércio e de serviços em outras partes da cidade e, conseqüentemente, o transporte urbano se tornou

de extrema importância em alguns casos, mudando muitas vezes a valorização do solo urbano e rural.

1.6.1 A cidade fragmentada e a mobilidade urbana

Hoje em dia, a cidade fragmentada em seu tecido urbano, ou até mesmo sua descontinuidade territorial, muda o conceito que distinguiu, antigamente, o que é campo e o que é cidade, pois cada vez mais a metrópole invade espaços antes bem definidos. Queremos dizer que as áreas antes destinadas à produção agrícola, tal como, por exemplo, a própria área do Campo Grande em Campinas, hoje está ocupada em boa parte pela cidade urbana.

De acordo com Adriano Botelho (2012), o termo “cidade dispersa” possui tanta importância nos dias de hoje que diferentes concepções buscam elementos para entender esta realidade urbana contemporânea. Consequentemente, nota-se a falta de consenso entre os diversos autores que estudam tal fenômeno.

Para alguns autores a dispersão é um fenômeno que esteve já presente nos primeiros momentos da história:

As vilas dos prósperos cidadãos na Roma antiga e os bairros construídos fora das muralhas na Europa medieval seriam exemplos de como as pessoas muitas vezes preferiram edificar suas moradias a certa distância dos centros da cidade em épocas históricas remotas, seja por busca de maior comodidade, seja para fugir das imposições e controles das autoridades. (BRUEGMANN, 2005, *apud* BOTELHO, 2012, p.304).

Em contraponto à teoria acima citada, existem autores que entendem que esta dispersão se iniciou nos subúrbios da Inglaterra no século

XVIII, quando as classes médias e altas buscaram no isolamento dos centros históricos o convívio familiar mais íntimo e privado, o contato com a natureza e a distância com relação às tentações mundanas da cidade. (BOTELHO, 2012)

Dada a existência de diferentes pontos de vista sobre o conceito de cidade fragmentada, Adriano Botelho (2012) os sistematiza tematicamente a partir de vários pontos de vista acerca do conceito de cidade fragmentada: Naturalista: elemento da dispersão seria consequência natural do crescimento das cidades; Tecnicista: dispersão viabilizada pela maior mobilidade proporcionada pela tecnologia; Culturalista: a dispersão neste caso possui uma ligação com o sentimento urbano, por exemplo, onde a população dominante busca homogeneidade no tecido urbano; Economicista: crescimento urbano como consequência das atividades econômicas e a dispersão como um efeito que ocorre sem regulação; Estatista: segundo a qual o estado seria o regulador da dispersão; Liberal: para qual a dispersão urbana é o efeito das escolhas individuais e racionais de membros da sociedade

Mesmo com estes fundamentos para a formação das cidades dispersas, o autor ressalta que não há uma ideia fechada de cidade, pois a urbanização contemporânea é muito mais complexa e esta maneira de entender a cidade dispersa seria insuficiente. No entanto, estes conceitos ajudam a criar uma metodologia de identificação da multiplicidade do espaço urbano, já que a questão que envolve a dispersão abrange: a expansão do transporte, fator histórico, o modo de vida das pessoas, além da própria organização do mercado imobiliário.

1.6.2 A cidade compacta e seus efeitos na mobilidade urbana

Noutro norte, lembramos que quando falamos em cidade compacta, hoje, nos reportamos a uma cidade muitas vezes sustentável e isso

acaba nos levando a alguns conceitos específicos para definir este tipo cidade. Sabe-se que historicamente as cidades iniciam os seus processos de expansão através do transporte e com isso a cidade, logo em seu início, já dá indícios da sua “urbanidade” através deste modal.

O termo cidade compacta, durante a pesquisa, é tratada como a cidade que tem por objetivo a qualidade de vida das pessoas e, até mesmo, como a oposição à cidade fragmentada, com o fito de poupar uma maior ocupação do meio ambiente, sem a criação de uma urbanização especulativa, ou seja, a formação de uma cidade densa com seus pontos de origem e destino próximos, o que acaba por proporcionar à vida cotidiana a possibilidade de uso do transporte alternativo e não motorizado, economizando, assim, o consumo de energia não renovável e até mesmo a não emissão de gases. Um importante aspecto da cidade compacta é a presença de uma menor infraestrutura, diferente daquela necessária para uma cidade fragmentada.

As cidades compactas oferecem uso misto, favorecendo andar a pé, com a prestação de serviço de um transporte eficiente, destacando, ainda, que a falta de estacionamentos privados nestas cidade impulsiona ainda mais o uso do transporte público.

As políticas de uso do solo deveriam andar juntos, a questão da mobilidade urbana a fim de induzir a formação de cidades mais compactas e sem vazios urbanos, que provocassem a menor dependência de deslocamentos motorizados. Diferente do que acontece na maioria das cidades brasileiras existe uma expressiva e inaceitável quantidades de terrenos urbanos ociosos em bairros consolidados e com infraestrutura e acessibilidade. (BRASIL, 2007)

No Brasil, um ponto de intensa discussão, e até mesmo de reivindicação de movimentos populares, é a criação de uma nova forma de ocupação das áreas centrais por populações de baixa renda, pois, em pesquisa feita na cidade de São Paulo, detectou-se cerca de 400 mil imóveis vagos no

Centro da cidade, sendo que o déficit habitacional de São Paulo gira em torno de 700 mil. Se de fato ocorresse essa ocupação do espaço do Centro da cidade, este poderia voltar a ter a sua influência habitacional em destaque. Invocamos um exemplo de cidade que proporcionou esta forma de ocupação, que foi a cidade de Paris, ao exigir que metade das novas construções na região central fossem ocupadas pela população de baixa renda (LIMA, 2013).

Não excede mencionar que dentre esse grande número de imóveis vagos no Centro de São Paulo, boa parte possui dívidas com a Prefeitura, o que facilita uma futura política de aquisição desses imóveis vazios, e que, provavelmente, resultaria em uma cidade mais heterogênea, como defende a arquiteta e urbanista Raquel Rolnik (2004), que previu uma cidade compacta e heterogênea, com diversas tipologias, dando exemplo de países como França e Reino Unido, onde diversas classes sociais convivem no mesmo espaço urbano.

O arquiteto Richard Roger, em seu livro “Cidade Para um Pequeno Planeta” (2001), entende que cidades do terceiro mundo que possuem um grande investimento em infraestrutura, futuramente, terão melhores condições de saúde e de vida e que devemos pensar em cidades como “sistemas ecológicos”. Este pensamento nos leva a entender a relevância e o conceito de uma “cidade compacta e autossustentável”, como sendo densa e socialmente diversa, com usos mistos e cujos bairros possuam centralidades e uma vida cotidiana.

Roger (2001) ressalta que o urbanismo dominante praticado nos Estados Unidos e em diversos países como o Brasil fatia a cidade pelo próprio viário para atender a sua urbanização dispersa e a cultura do automóvel.

A "cidade compacta e autossustentável" que Richard Rogers imagina cresceria em torno de centros de atividades sociais e comerciais interligados por meios de transporte público. Junto a esses centros, brotariam os bairros residenciais, cada qual com parques, escolas, equipamentos de

saúde e locais de trabalho, que garantiriam a vida independente para seus moradores, evitando longos deslocamentos.

Em face deste contexto de domínio da tecnologia do transporte individual, para um desenvolvimento de uma cidade compacta entendemos que um incentivo na implantação de planos de mobilidade, em conjunto com um planejamento urbano, seja um bom caminho para a cidade, isto é, uma produção de planos que envolvam o uso do solo e a mobilidade seria significativa para as cidades como Campinas.

O planejamento integrado de modais necessita de um efetivo controle do transporte individual e de uma radical prioridade aos meios de transporte coletivo com tecnologias benéficas. Este sistema impacta diretamente nos fluxos de materiais e pessoas, na equidade espacial e na qualificação das áreas públicas urbanas, que, de acordo com as integrações estratégicas, fazem parte de um processo complexo que envolve diferentes interesses de diversas instituições públicas e privadas e grupos sociais de influência.

A discussão sobre o enfraquecimento dos centros principais, fortalecendo a cidade fragmentada, faz frente também à concentração das elites na periferia (VILLAÇA, 2001). Por sua vez, a expansão urbana a partir dos crescentes assentamentos localizados nas áreas periféricas produziu uma nova configuração urbana, caracterizada pela dispersão das atividades no território, questão apontada por GOULART (2006).

O processo de suburbanização notado em Campinas foi, ao longo do tempo, uma dissolução da cidade compacta tradicional, transformando cada vez mais o espaço urbano em uma cidade dispersa e fragmentada. O espaço da cidade foi tomando forma e com isso a infraestrutura foi aumentando, tanto do transporte como de outros equipamentos, como de água e esgoto.

1.7 Planejamento, mobilidade e sustentabilidade

Historicamente a questão do automóvel na cidade de hoje é algo cultural. Apontamos que a mobilidade nas cidades sempre contou com elementos de circulação por tração animal ou motorizada. Por exemplo, aproximadamente em 1800, a cidade de Nova York possuía uma frota entorno de 200 mil cavalos circulando na cidade, o que naquele tempo tornou-se um transtorno para a cidade, quando já se discutia a questão do cavalo e seu impacto na mesma. E isso deu azo à 1ª Conferência Internacional de Planejamento Urbano (RUBIM, *et al.*, 2013).

Conseqüentemente, nota-se que historicamente a humanidade tem a necessidade de locomoção e de circulação nos centros urbanos, seja a cavalo ou seja via automóvel, como hoje em dia. Desta forma, percebemos, depois de aproximadamente 200 anos, que ainda discutimos de que forma faremos a mobilidade dentro das cidades e qual forma mais adequada.

O desafio atual passa pela gestão da cidade observada a sustentabilidade, sobre a qual os governos influenciam diretamente no que tange a questão de planejamento urbano, da criação de leis, índices e zonas de atividades na cidade. Ocorre que, na escala municipal, enfrentam-se problemas de disputas políticas e de influência do mercado imobiliário, fazendo-se necessário um planejamento justo que ajude na transformação da cidade.

Toda a questão de planejamento e de mobilidade da cidade passa muito próximo da questão social, pois uma redução da desigualdade socioeconômica e da segregação sócio-espacial também passa, ou pode passar, pela transformação da cidade.

Desta sorte, existe uma crescente preocupação com o futuro das cidades, sobretudo com a sua dinâmica e os seus padrões de ocupação, tendo

em vista a constatação de que a tecnologia do transporte individual está sendo usada de maneira prejudicial, trazendo altos gastos, danos ambientais e segregação socioespacial. O desenvolvimento urbano sustentável, em contrapartida, se verifica em tecnologias que estimulam uma integração de planos de mobilidade de transporte com um planejamento urbano (uso do solo).

As regiões dos Terminais Campo Grande e Ouro Verde são exemplos de como a cidade fragmentada se faz presente na cidade de Campinas. Mas não somente estas áreas, pois as regiões dos condomínios de classes abastadas também fazem parte desta cidade fragmentada, onde o veículo particular é utilizado por 78% da classe A da região. Esta cidade fragmentada atinge públicos de todas as classes sociais. Isto acaba por criar uma cidade cara e espalhada no território, dificultando assim qualquer planejamento do transporte urbano, tanto pela demanda quanto pelas distâncias que acabam encarecendo o transporte urbano.

1.7.1 A dinâmica da mobilidade

O sistema de transporte público é um serviço que a cidade oferece para que os habitantes possam exercer as suas atividades cotidianas e assim conseguir circular no território. O sistema de transporte urbano é formado por uma rede que auxilia no deslocamento dos habitantes pelo espaço da cidade, porém, esta rede não atende todo o território, isto acontece tanto pela estrutura desigual existente como pelo tipo de cidade gerada pelo tempo no tecido urbano.

A cidade fragmentada é um grande obstáculo a ser enfrentado pelas técnicas do setor de transporte. Para atender a cidade como um todo, o tempo de deslocamento entre lugares da cidade dentro da malha urbana se torna

desigual com a fragmentação. Estas circunstâncias refletem decisivamente na capacidade de deslocamento de cada habitante, ocasionado um diferencial na sociedade, como o local onde vivem e onde exercem as atividades cotidianas (trabalho, compras, lazer, etc). A forma do uso e da ocupação do solo, determinadas por leis municipais ou até mesmo marcadas pelo tipo de ocupação no território, influencia diretamente na circulação das pessoas no espaço da cidade, no tipo de transporte usado e nas condições socioeconômicas da população (CORREA, 1995).

As cidades fragmentadas nos demonstram como o uso e a ocupação do solo prejudicam o acesso de seus habitantes às atividades cotidianas, pois dependendo do local de moradia do habitante, ele terá uma maior ou menor dificuldade para realizar os seus deslocamentos diários pela cidade. Isto significa que um habitante que mora em um bairro afastado do seu destino e precisa do transporte público para alcançá-lo terá mais dificuldade ou maior tempo de viagem. Do lado oposto, uma pessoa que se localiza em um bairro mais próximo ao seu destino, seja ele o trabalho, por exemplo, terá maior facilidade no deslocamento e no acesso fácil e rápido ao seu ponto de destino.

O uso e a ocupação do solo urbano assume um papel importante na distribuição das diferentes áreas que compõe a cidade. Estas áreas devem ser definidas por leis municipais e pelo Plano Diretor, que por sua vez separa a cidade espacialmente de acordo com a sua ocupação, indicando usos específicos para cada região da cidade. Este modo de gerenciar a cidade influencia diretamente na circulação dos habitantes, o que se dá em razão de algumas características das áreas, tal como no caso das áreas industriais, que ficam afastadas das demais, pois este tipo de atividade geralmente se localiza em áreas periféricas da cidade.

Este modo de gerir a cidade implica no surgimento de uma cidade com diferenciações nos valores da terra urbana, pois os dispositivos da lei propiciam que diversos grupos políticos e econômicos obtenham renda especulativa. Destacamos que isto ocorre porque a terra, no mundo capitalista,

é tratada como mercadoria, e não se respeita a sua função social. Segundo Mendes:

A cidade é então organizada pelo capital e para a sua reprodução, mas, esse processo de organização dá-se pela prática de alguns segmentos da sociedade, através da ação pública-privada. Estas, por sua vez, se constituem nos agentes que determinam fatores e provocam processos que atuam sobre o espaço, gerando a valorização diferencial dessa mercadoria e concorrendo para a realização de diferentes tributos fundiários urbanos. (MENDES, 1990, p. 19).

Neste contexto, a população menos favorecida não possui formas de acompanhar o surto especulativo, que empurra esta população para as áreas mais afastadas, onde se localizam as terras de menor valor e não raro, ambientalmente mais frágeis. O Estado, no seu papel, utiliza verbas do orçamento para aperfeiçoar a infraestrutura para esta população (esgoto, transporte público, iluminação, escolas, etc.). No oposto destas regiões estão as regiões centrais que possuem ao mesmo tempo áreas valorizadas e desvalorizadas. Enquanto isso, parte do território urbano permanece vazio, aguardando a sua valorização (BELTRAME, 2013).

No capítulo II poderemos observar que a formação do território de Campinas passa por vários tipos de interesse particulares, que acabam por tornar o uso do espaço urbano mais desigual e fragmentado, interferindo negativamente na circulação das pessoas pela cidade.

A cidade propicia, desta forma, tipos de circulação com características também importantes para diferenciar os diversos grupos sociais que vivem dentro da cidade, isto se nota através das atividades realizadas cotidianamente. Esta já foi a percepção de Bryan:

O bairro mais bem servido de transporte público terá usuários com mais facilidades de deslocamentos, em oposição àqueles menos

servidos. Do mesmo modo, as regiões da cidade com mais vias (ruas, ciclovias, corredores de ônibus etc.) possibilitarão melhores condições de acessibilidade à população, ao contrário das que as possuem em menor quantidade e/ou qualidade. As políticas públicas voltadas para incentivar o uso do veículo particular (automóveis, motocicletas) interferem significativamente na mobilidade da população, privilegiando a elite, capaz de “sustentar” o veículo particular. (BRYAN, 2011, p.37).

Destarte, a mobilidade de uma população está diretamente relacionada à facilidade de seu deslocamento, dos seus pontos de origem e de destino. Alguns bairros, como os que circundam os Terminais Ouro Verde e Vila União, carecem de deslocamento com distâncias significativas para a população realizar atividades cotidianas, como trabalho, compras e lazer, sendo que estas distâncias de um local a outro trazem vantagens de um bairro sobre o outro. Mas as desvantagens de alguns bairros podem ser superadas com o deslocamento de atividades que podem de certa forma facilitar a mobilidade, ou seja, podem ser superadas por um ambiente construído a fim de que se facilite o deslocamento, “A noção de tempo gasto diariamente não está diretamente ligada à sua localização no espaço urbano, mas às condições oferecidas que favorecem ou desfavorecem o deslocamento.” (Bryan, 2011, p.37).

Através dos meios de transporte utilizados pode-se diferenciar as pessoas quanto à capacidade de usar diferentes espaços disponíveis para a circulação. Uma vez que a cidade privilegia o uso dos veículos particulares, as pessoas que o utilizam terão maior facilidade de circulação. Por esta ressalva, podemos entender que a mobilidade está diretamente ligada às condições socioeconômicas das pessoas, que por sua vez são determinantes para indicar melhores ou piores condições de mobilidade na cidade.

De acordo com Bryan (2011), a pessoa que utiliza veículo particular possui um deslocamento mais ágil (necessariamente isto não ocorre com todas as modalidades de transporte), enquanto que as pessoas que dependem do transporte público para se deslocarem, de certa forma, possuem menor

agilidade e precisam de mais tempo para atingir os locais de destino. Deve-se destacar, ainda, a tarifa do transporte público que, para a classe de renda mais baixa, serve como um agravante para o seu deslocamento.

Veremos mais adiante como os Terminais Urbanos de Campinas se relacionam com estas distâncias e que tipo de cidade nos é apresentada: uma cidade fragmentada pela sua história de ocupação ou uma cidade compacta.

CAPÍTULO II

A FORMAÇÃO DO CENTRO DE CAMPINAS E SEUS PRINCIPAIS EIXOS VIÁRIOS

2.1 Introdução

O objetivo principal deste Capítulo II é, primeiro, fazer uma leitura da história do Centro de Campinas e seu entorno, procurando dar ênfase aos seus principais eixos de expansão. O foco recairá, num segundo momento, sobre a questão viária do Centro de Campinas, uma vez que este é um dos principais pontos de ligação das áreas de estudo deste trabalho. Por fim, num terceiro momento, serão abordados os eixos viários que se criaram e os planejamentos viários, pois representam parte significativa do meio para a expansão e a configuração do centro tradicional, através de propostas que ocorreram tanto para o entorno imediato do centro tradicional de Campinas como para áreas mais afastadas do Centro, que estão para além as rodovias que cronologicamente surgem mais recentemente.

Tal abordagem visa subsidiar não só a conclusão, mas permite a realização de um caminho lógico para o que buscaremos no Capítulo III, ou seja, compreender a dinâmica do transporte público da cidade de Campinas e

como se desenvolve a relação dos terminais urbanos de transporte coletivo com seu entorno para, enfim, mostrar a relação da cidade, do seu planejamento e de sua reconfiguração, ao longo do processo de expansão histórica do Centro, notando assim como o histórico do planejamento exerceu influência no planejamento contemporâneo da cidade de Campinas e quais as suas implicações para a configuração de novas centralidades, calcadas não somente em estruturas públicas, mas também privadas.

2.2 A Formação do Centro de Campinas

Campinas surge como um povoado, em meados do século XVIII, local que servia para abastecimento de tropeiros em busca de riquezas pelo interior do Brasil e como pouso ao meio da “Estrada dos Guaiases” (PEDROSO, 2007).

É dentro deste contexto que, em torno de 1728, acontece a primeira concessão de terra localizada na região de Campinas, quando Antônio Cunha Abreu pede ao então Governador terras para a formação de um pouso dentro do termo da Vila de Jundiaí, próximo à estrada aberta para Goiás (CAMPOS JR., 1952).

Campinas oferecia as condições necessárias para a implantação de um pouso, possuía boa pastagem para os animais (os chamados campinhos) e água em abundância. Essas condições propiciaram a formação de um bairro rural em 1745, pertencente à Vila de Jundiaí, chamado de Bairro do Mato Grosso das Campinas, que teve como população inicial pessoas que se estabeleceram para praticar agricultura de subsistência e atender a demanda dos tropeiros que por aqui paravam em busca de pouso e alimentos. (BATTISTONE FILHO, 1996, *apud* PEDROSO; FRANCIS, 2007, p. 6).

Ainda hoje há divergência a respeito de onde se localizava o pouso. Segundo Celso Maria de Mello Pupo (1969), o pouso se localizava onde hoje está a intercessão da Avenida Dr. Moraes Sales com a Rua Coronel Quirino (ROSSETO, 2006). Porém, Antônio Costa Santos (2002) sugere outra localização em seu livro sobre a origem de Campinas, indicando que estava mais ao sul na direção do atual bairro Proença. Mesmo possuindo posições divergentes sobre a localização do pouso, os dois autores acima entendem e concordam se tratar da mesma região o núcleo inicial.

Nota-se que a região de Campinas, mesmo sendo apenas um pouso para tropeiros, começou a se destacar como entroncamento de passagem para viagens para dentro do território. Entretanto, em 1773, a população que vivia no bairro do Mato Grosso de Jundiá das Campinas possuía uma forte dependência da Vila de Jundiá e, por causa desta dependência, o bairro não possuía seção jurídica ou administrativa da sesmaria, nem mesmo igreja ou cemitério. A ausência destas instituições acaba gerando insatisfação dos moradores da região que reivindicaram que houvesse uma autonomia religiosa e a construção de uma igreja e de um cemitério no bairro (CAMPOS JUNIOR, 1952).

Em meados de 1773, os moradores são autorizados, mediante uma licença, a construir uma igreja matriz, porém, como os recursos estavam escassos, foi levantada apenas uma capela provisória, concluída em 14 de julho de 1774: “[...] situada na época, onde se acha erguido o monumento a Carlos Gomes – e o local da demarcação da Matriz definitiva – onde está situada hoje, a Matriz do Carmo [...]” (BADARÓ, 1986, p. 13). Francisco Barreto Leme é então designado fundador, diretor e administrador da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição de Campinas pelo Governador da Capitania de São Paulo, Sr. Luiz Antônio de Souza Botelho Mourão, o Morgado de Matheus, destacando-se que Barreto Leme é escolhido por ser o primeiro colonizador do bairro, sesmeiro e líder local (BADARÓ, 1986).

A paragem de Campinas se desenvolveu como uma das principais localizações para a ocupação territorial da capitania de São Paulo, junto com São João de Atibaia (elevada à Vila em 1769) e a Freguesia de Piracicaba (fundada em 1774), estando todas localizadas na interseção de mesmo raio de Araryguaba (atual cidade de Porto Feliz, que é elevada à Freguesia em 1728). Desta maneira, se formava uma trama de interesse econômico na penetração da capitania em resguardo da fronteira oeste (SANTOS, 2002).

Campinas do Mato Grosso estava localizada entre a Vila de Jundiáí (1665) e Mogi Mirim (1769), na estrada do Guaiases, ponto considerado estratégico na defesa do contrabando de ouro, que acontecia nesta região em função da sua proximidade com a Serra da Mantiqueira e a Comarca do Rio das Mortes, o que facilitava o extravio de metais preciosos por caminhos clandestinos (SANTOS 2002).

Como fundador e diretor da sesmaria, Francisco de Barreto Leme tinha como compromisso incentivar a urbanização e o povoamento da freguesia de acordo com as regras do governo de capitania, definindo, assim, as dimensões das quadras, de ruas e a disposição das casas. Desta forma, Barreto Leme doa parte de suas terras situadas no “campinho do meio” para a igreja – local onde hoje está a Praça Bento Quirino, “marco zero” da cidade (CAMPOS JUNIOR, 1952).

Lembra-se, também, que no período colonial o Brasil sofria maciça influência de Portugal no modo de construção de núcleos urbanos, formações estas que possuíam como característica a localização da igreja em posição de destaque em terras altas, com as outras edificações seguindo um traçado ortogonal, que buscavam se adaptar à topografia. Os lotes retangulares possuíam em sua face para rua o lado menor, sendo o lado maior a divisa entre lotes (BITTAR *et al.*, 2011).

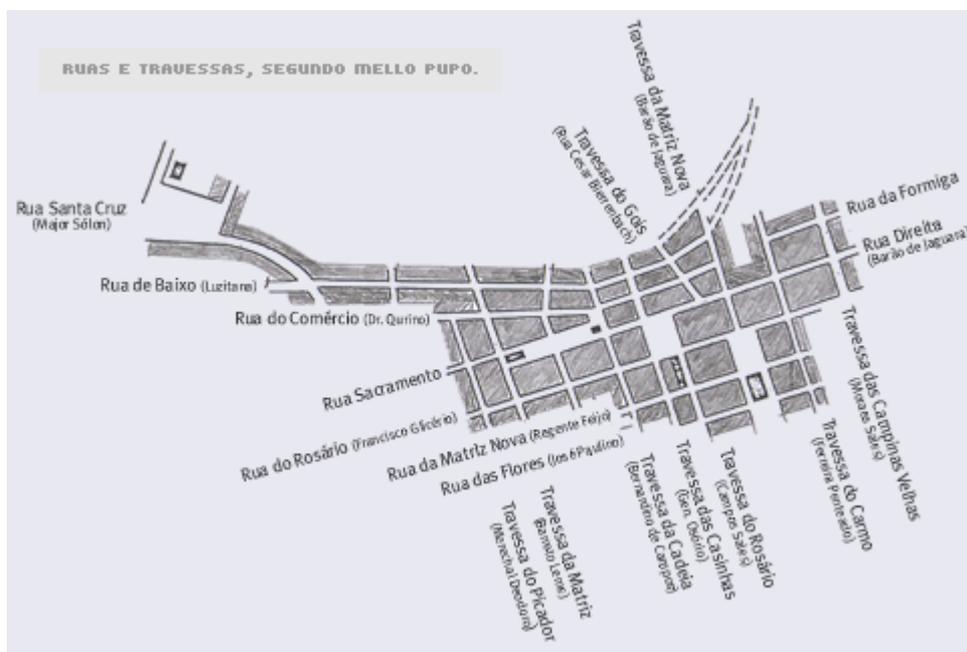
É nesta região que acabam sendo realizados os primeiros arruamentos (CAMPOS JÚNIOR, 1952), com a Rua de Cima (atual Rua Barão

de Jaguará), a Rua do Meio (atual R. Dr. Quirino) e a Rua de Baixo ou do Comércio (atual Rua Luzitana), por onde passava a Estrada dos Guaiases, ligando esta região até o bairro de Santa Cruz (onde se encontra o bairro do Cambuí), onde se localizava o “terceiro campinho” de parada dos tropeiros e a saída da freguesia em direção a Mogi Mirim. Com isto, nota-se a nítida demarcação da área urbana de Campinas, segundo Badaró:

A área urbana de Campinas com centro na Praça Bento Quirino, iria estender-se especialmente ao longo do eixo Jundiá-Mogi, crescendo ao Norte, no sentido do bairro de Santa Cruz e ao Sul para os lados do Cemitério Bento. Secundariamente ocuparia o eixo ortogonal, definido pelo Bairro das Campinas Velhas (primeiro “Campinho”) e o recém-aberto (1792) caminho para Itu (atual Avenida Moraes Sales) [...]. (BADARÓ, 1986, p. 15).

Na figura abaixo podemos observar um mapa do Centro de Campinas em 1842, mapa feito pelo historiador Celso Maria de Mello Pupo. Uma breve leitura do mesmo nos mostra a Travessa da Campinas Velha (atual Avenida Moraes Sales), por onde passava a Estrada dos Guaiases seguindo em direção ao primeiro Campinho, localizado no atual bairro Proença. Algum tempo depois, a Estrada dos Guaiases foi desviada para passar na área doada por Bento Quirino, (no Campinho do Meio) através da Rua Direita (atual Rua Barão de Jaguará) e, posteriormente, este campinho do meio se tornaria a região central da cidade.

Figura 1. Mapa do Centro de Campinas em 1842.



Fonte: Pupo, Celso Maria de Mello, 1969. Esta imagem mostra o centro tradicional de Campinas em 1842, já tomando forma.

Lentamente, o núcleo urbano de Campinas foi se desenvolvendo, principalmente no eixo da Estrada dos Guaiases, que colaborava significativamente para o desenvolvimento econômico da região, pois a estrada ligava a cidade de São Paulo ao oeste paulista e era o principal eixo para escoar o açúcar até o litoral através do velho Caminho da Serra do Mar, que foi pavimentado em 1797 (SANTOS, 2002).

Morgado de Mateus, então governador da Província de São Paulo, através da sua política econômica, incentivou a agricultura comercial da cana-de-açúcar em porções de terras à beira dos caminhos, o que facilitava o transporte de mercadorias. Ao longo do percurso iam se formando pequenos engenhos, que se desenvolveram nas regiões das Vilas de Jundiá e de Sorocaba e das Freguesias de Piracicaba e de Mogi Guaçu, o que foi depois denominado de “quadrilátero do açúcar” (POLITO, 2013).

Em um curto período de tempo a região progrediu economicamente, trazendo riqueza para a localidade. Com isso, houve uma sensível intensificação de sua ocupação, que acaba resultando em um pedido da elite canavieira para a elevação da Freguesia à Vila e a demarcação definitiva do núcleo central do povoado – o que se dá em 1797, tornando-se autônoma em relação à Vila de Jundiaí. Com isso a Vila foi nomeada de São Carlos¹ e passa de uma aglomeração com fins religiosos para uma comunidade com potencial de produção agrária (BADARÓ, 1996).

Com a nomeação e a definição da marcação do núcleo, começa a se definir o Rossio, a localização da Casa de Conselho, da Câmara, da Cadeia e do Pelourinho, como também os limites do termo da Vila. É determinada, também, a primeira eleição para juízes e vereadores (THUT, 1952).

Na virada do século XVIII, com o desenvolvimento e a acumulação de riqueza, ocorre um aumento da área urbana, fazendo com que a Casa de Conselho de São Carlos se prolongasse e fossem abertas vias, e, desta forma, foram concedidos novos lotes a quem quisesse construir. Um dado relevante sobre a riqueza da Vila de São Carlos é que com a elevação dos preços do açúcar na Europa transforma-se a economia da Vila, alterando os seus hábitos e imprimindo-lhe os primeiros traços de prosperidade. Com esta riqueza, grandes latifúndios foram formados pelo agrupamento de pequenas propriedades rurais e a concessão de novas sesmarias, nas quais se instalavam os engenhos com mão de obra escrava voltada para a produção de açúcar para exportação (BADARÓ, 1986).

Com a ampliação da área urbana, ocorreu a consolidação do arruamento na então Vila, porém, tanto as ampliações quanto a extensão das vias ficam limitadas pelas áreas alagadiças, brejos e córregos. Carty (2014) destaca que até 1840 a cidade cresce dentro de uma área limitada pelos

¹ O nome de São Carlos foi dado em homenagem ao nascimento da Princesa Infanta D. Carlota e ao dia 04 de novembro, data de elevação da Freguesia à Vila e dia de São Carlos (THUT, 1952).

brejos, porções alagadiças e córregos, o que mais tarde, indubitavelmente, concorrerá para a crise sanitária que a cidade passará no fim do século XIX.

De acordo com Badaró (1986), o declínio da mineração gera uma diminuição do fluxo no Caminho dos Guaiases. Isto acaba ocasionando a fixação de famílias na Vila de São Carlos, pois a existência de terras de fácil apropriação além da proximidade com São Paulo eram fatores de extrema atratividade para que pessoas se estabelecessem no local. Outra condição importante para isto é que para a plantação de cana-de-açúcar não era preciso a utilização de muitos escravos, reduzindo assim, os custos da atividade na região. É com estas características que a Vila vai atraindo e fixando a população neste período. Segundo Badaró:

[...] despontava a vida na cidade, onde os senhores de Engenho construíam casas para fins de semana, desempenhavam suas atribuições administrativas e religiosas, dispunham de um incipiente comércio de tecidos, roupas e utensílios domésticos, importados de Portugal e contavam com artífices dedicados à arte de construir e equipar suas moradias. Médicos, músicos, advogados e professores completariam, nos anos seguintes, a população da cidade, que aumentaria significativamente. (BADARÓ, 1986, p. 17).

Claramente, a vida urbana se tornou mais diversificada e intensa. O abastecimento do comércio era realizado pelas tropas de burros, que carregavam o açúcar para Santos e voltavam com mercadorias importadas, que depois eram comercializadas na Rua do Comércio (atualmente Barão de Jaguará). Desta forma, foi surgindo na Vila um comércio mais sofisticado e o local deste comércio já começava a se destacar como Centro da cidade. Isto, de certa forma, foi se intensificando com a construção da Catedral (1807-1833), do Teatro São Carlos (1814) e da Igreja do Rosário (1817) (BADARÓ, 1986).

A então Vila de São Carlos passa, a partir de 1835, a produzir de forma significativa o café. É neste período que a cana-de-açúcar perde força, tendo em vista as inúmeras vantagens oferecidas pela cultura do café, como

por exemplo, o preço elevado no mercado internacional e a necessidade de menos trabalhadores na produção, o que amplia o lucro dos senhores (BADARÓ, 1986). A riqueza do café fez com que a Vila de São Carlos se desenvolvesse ainda mais e adquirisse prestígio político e social. A partir de então é que a Vila passa para a categoria de cidade, retomando o antigo nome de Campinas.

Em meados de 1850 o café sofreu com a instabilidade do mercado. No mesmo ano o Brasil sofreu consideráveis transformações, como a mudança da configuração econômica, espacial e cultural, especialmente com o decreto do fim do tráfico negreiro e a Lei de Terras², que alterou o tipo de mão de obra nas plantações (Costa, 2001).

Parte significativa destes acontecimentos favorece a geração de um capital extra, que foi revertido na compra de terras e abertura de novas fazendas a serem comercializadas, deste modo, transformando a venda de terras em um grande negócio.

Em médio prazo, com estes fatos, a configuração social e espacial da província toma formas diferentes do tempo pretérito já que começou a se intensificar a expansão das fazendas para o interior e aumentou a densidade demográfica do Estado. O fluxo de capital foi um fator de relevância neste período, pois permitiu o desenvolvimento da infraestrutura, a expansão bancária, o desenvolvimento do setor institucional e cultural e, por fim, tornou a gestão e a administração públicas mais complexas (COSTA, 2001). Isto, certamente, teve impacto sobre a cidade e a sociedade campineira.

² Fonte: <http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/Leis/L0601-1850.htm>. Acesso em: 30 abr. 2016. “Lei de Terras: “Dispõe sobre as terras devolutas no Império, e acerca das que são possuídas por título de sesmaria sem preenchimento das condições legais. Bem como por simples título de posse mansa e pacífica; e determina que, medidas e demarcadas as primeiras, sejam elas cedidas a título oneroso, assim para empresas particulares, como para o estabelecimento de colônias de nacionais e de estrangeiros, autorizando o Governo a promover a colonização.”

2.3 O início da modernização de Campinas: comércio, industrialização, ferrovia, sociedade e cidade

O país, na metade do século XIX, passa por novas e relevantes transformações, que acabam por alterar o espaço urbano. As diversas atividades econômicas e de desenvolvimento urbano que surgem para atender a demanda da população local proporcionaram um aumento do mercado consumidor de produtos e de serviços, que também foi causado pela transição da economia baseada no trabalho escravo para uma economia assalariada. Desta forma, de acordo com Costa (2014), o que se viu neste período do século XIX foi uma modificação de uma mão de obra para outra que permitia a estratificação social e o desenvolvimento do mercado interno. De fato, o que estava ocorrendo neste período era o surgimento de uma sociedade “burguesa brasileira”, alicerçada, sobretudo no comércio internacional do café.

A chegada da ferrovia, em 1872, acabou por conectar a cidade de Campinas com o “mundo”, isto é, com a inauguração dos trilhos da Cia. Paulista de Vias Férreas e Fluviais, ligando Campinas a Jundiaí, e assim, entroncando-se com as linhas da São Paulo Railway, conectou Campinas à São Paulo e à Santos. Posteriormente, em 1875, a Cia. Mogiana fez a ligação férrea do trecho Campinas – Mogi Mirim. O então Ramal Férreo Campineiro inaugurou, em 1894, a ligação Campinas – Sousas – Joaquim Egidio e, em 1899, o bairro do Funil (atual Cosmópolis) é ligado a Campinas por 43 km de linha férrea da Estrada de Ferro Funilense (BADARÓ, 1986; LAPA 1996).

Segundo Pedroso:

A presença do café e sua necessidade de escoamento para exportação permitiram a implantação de uma rede de ferrovias que ligou o interior do estado a capital, e adensou a formação de uma rede de cidades com fluxos comerciais e de comunicação estruturados, na qual Campinas serviu de entroncamento destas importantes ligações por seu destaque na produção econômica,

localização e prestígio comercial que vinham sendo conquistados ao longo de seu desenvolvimento. (PEDROSO, 2007, p.11).

Portanto, a estrada de ferro contribuiu para que Campinas se tornasse um entroncamento importante e se criasse neste ponto uma conexão rápida e eficiente com outras cidades. O correio e o telégrafo tornaram-se mais rápidos e eficientes, fazendo com que as notícias, por exemplo da corte, tomassem menos tempo para alcançar Campinas. A cidade começa a se tornar referência na região, passando a fazer parte do itinerário dos caixeiros viajantes, que traziam novidades para a cidade bem como expandiam o comércio com produtos diversificados (LAPA, 1996). Nos dizeres de Badaró:

Campinas, crescia, tendo agora na Estação e Armazéns da Cia Paulista, o principal vetor de desenvolvimento da área urbanizada. O centro comercial que já ocupava os Largos do Rosário e da Catedral, prolongou-se pelas ruas General Osório, Bom Jesus (Campos Sales), São José (13 de Maio) e posteriormente pela Rua da Constituição (Costa Aguiar), até a ferrovia. (BADARÓ, 1986, p.23).

Podemos observar que Campinas crescia próxima à estação ferroviária. O entorno imediato à estação começa a ser ocupado por instalações comerciais. A Rua São José (atual Rua 13 de Maio) começa então a se tornar o principal eixo de ligação entre a estação e o centro, alocando em seu percurso comércio, serviços e armazéns. Já nas áreas mais próximas ao Largo da Estação instalaram-se importantes comércios atacadistas, implantaram-se ainda indústrias e os primeiros hotéis da cidade. Com isso, a linha férrea vai tornando Campinas um entroncamento importante, proporcionando à cidade ter acesso a produtos importados, o que fez da cidade um centro comercial, atraindo consumidores das cidades vizinhas.

Com este movimento de investimentos e infraestrutura, tanto férrea quanto urbana na cidade de Campinas, que se intensifica no período do ciclo do café, a cidade, com destaque para o seu Centro, foi agregando funções

comerciais e industriais importantes advindas em parte do capital do café. A presença da ferrovia proporcionou à Campinas características que a diferenciava das outras cidades, tornando-se um ponto de entroncamento dos trens e “[...] 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).

É também próximo à estação que começam a surgir as primeiras avenidas largas, como a Avenida Andrade Neves e a Boulevard Itapura (hoje Avenida Barão de Itapura), que se destacavam pelo tamanho em relação às outras ruas da cidade. Em 1872, a cidade começou a contar com iluminação a gás nas principais vias, o que permitiu a cidade manter até mais tarde sua rotina urbana e, posteriormente, pode contar com o sistema de “bondes puxados por burro” constituindo numa alternativa de transporte público (BADARÓ, 1986; LAPA, 1996).

Junto à estação da cidade também começou a se notar o surgimento de vias comerciais, como a Rua 13 de Maio - uma das que potencializou a estrutura e a formação do Centro de Campinas e que perdura até hoje com um comércio popular. Mesmo a estação ferroviária não possuindo a importância do passado para o Centro de Campinas, que colaborava para o fluxo intenso, hoje existem outros fatores de mobilidade que colaboram para a potencialidade das ruas comerciais do Centro.

Junto ao desenvolvimento da infraestrutura da cidade de Campinas, aconteceu a expansão urbana da cidade. Com a classe burguesa se desenvolvendo e a concentração do capital advindo da economia cafeeira, somados à presença de uma mão de obra assalariada, composta principalmente por imigrantes, teve início o desenvolvimento industrial de Campinas. É através dos investimentos na indústria que se agregou ao Centro uma configuração nova, com o surgimento de bairros industriais como: Fundão (atual Ponte Preta), Bonfim e Vila Industrial, que, localizados além da linha

férrea, possuíam terras de custo mais baixo, assim abrigando a indústria e também as habitações da população operária (LAPA, 1996).

Estes fatores levaram a transformações estruturais e urbanas significativas na cidade de Campinas, que acabou por exigir certo controle do espaço público e privado. Ressaltamos que, no ano de 1888, a abolição dos escravos contribuiu para o aumento da população urbana de Campinas, trazendo para a parte urbanizada um número significativo de pessoas das fazendas para a cidade. Campinas em 1888 tinha aproximadamente 50.000 habitantes, sendo que 20.000 estavam na área urbana (BADARÓ, 1986). Conforme Pedroso:

A cidade cresceu muito, em extensão e em população, nos últimos anos do século XIX e Campinas adentrou no século XX já com alguns problemas consequentes da urbanização rápida e sem planejamento, 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).

É no fim do século XIX que a cidade de Campinas tem definida a formação de seu território como hoje conhecemos o seu Centro. Porém, na última década do século XIX, as intervenções sanitárias iniciaram uma nova fase de reconfiguração urbana na cidade. Com uma intensa crise sanitária que atraiu epidemias como a febre amarela, tornou-se necessário uma atuação mais vigorosa do Poder Público no controle do espaço urbano e desta forma foi preciso um planejamento que desse conta de atender os problemas deste período e, até mesmo, que reconfigurasse o espaço urbano de Campinas. É através de leis urbanísticas, de postura urbana e implantação de infraestrutura que o Poder Público planejou e acabou por consolidar o espaço que conhecemos hoje.

Com este breve histórico é possível notar os momentos que colaboraram para a formação do centro tradicional da cidade de Campinas. Desde quando a Estrada dos Guaiases foi desviada para o campinho do meio, potencializou-se o local para virar o Centro da cidade posteriormente.

Constatamos ainda que a ferrovia atraiu pessoas, atividades e até mesmo serviços e indústria para o Centro de Campinas, pois ela facilitava o escoamento da produção e o acesso aos bens de consumo. A ligação com a capital São Paulo e o porto de Santos conectou Campinas ao mundo. Por isso, a questão férrea para Campinas e região é fundamental, pois permitiu um adensamento populacional e incentivou, através da comunicação e do transporte, a implantação da indústria e um intenso comércio, gerando empregos que colaboraram para a fixação de pessoas na cidade. É assim que Pedroso reconta:

Campinas, pois permitiu a implantação de indústrias e um intenso comércio, gerando empregos que atraíam moradores para Campinas e também atraíam a aristocracia do interior do estado para morarem ou fazerem compras no Centro de Campinas, no qual os trens traziam as melhores mercadorias da capital e do exterior. (PEDROSO, 2007, p. 110).

E com a forte presença deste comércio de mercadorias, a classe burguesa começou a se articular e ganhar corpo na cidade. Futuramente a burguesia começaria a participar de decisões sobre a cidade e a influenciar no planejamento da mesma.

A mobilidade do Centro de Campinas, seja ela traçada pelo sistema viário ou mesmo por caminhos de pedestres, possui, de fato, irrefutável influência na configuração do Centro, uma vez que este começou a surgir e se estruturou no eixo da Estrada dos Guaiases. Mais a frente veremos ainda outras vias que colaboram para delimitar e facilitar o acesso ao Centro, como no caso da Avenida Orosimbo Maia.

2.4 Projetos de desenvolvimento urbano do Centro de Campinas

Como em todo o mundo, o modo de vida da população de Campinas mudou com o passar do tempo e com isto a relação dela com a cidade. Esta mudança fez com que surgisse a necessidade de uma reestruturação urbana, principalmente no Centro – local que começou a tomar outras formas, como a inserção da nova Matriz, do Teatro São Carlos e da estação ferroviária (CARTY, 2014).

Surgiu, então, uma legislação que buscava disseminar os novos hábitos burgueses. Vale lembrar que esta legislação é utilizada para a atuação sanitária no meio urbano. O sanitarismo, além de sua função original, surge também com uma função ideológica, isto é, estava relacionado ao problema de conduta moral da sociedade (BERNARDINE, 2006).

A preocupação com o sanitarismo em Campinas estava diretamente relacionada ao que vinha ocorrendo no Brasil, como, por exemplo, em Belém do Pará, que sofria com um surto de cólera. Estes surtos não eram exclusivos do norte do país, eles se espalhavam até a região sul. Com um surto epidêmico ocorrendo em todo o país, o então governador da Província de São Paulo, com a preocupação de que este surto se expandisse para o interior do estado, pediu que sejam tomadas providências sanitárias a fim de evitar surtos epidêmicos em todo o estado. O que ocorreu, de fato, foi que a cidade de Campinas não sofreu com a cólera e a verba para as providências também não chegaram. Mas, entre 1873 e 1875, outras doenças acabaram se manifestando em Campinas, tais como a varíola, que se expandiu até mesmo em edifícios públicos (SALGADO, 1990).

Em 1880, mediante atos de política pública e legislação, a solução encontrada para sanar as questões sanitárias e de reestruturação urbana, foi a

implantação de um Código de Posturas, que, a despeito de controlar as epidemias, acabou por atender os interesses burgueses da cidade de Campinas.

Para além das preocupações higiênicas vigentes, aquele Código de Postura tinha por intenção direta a valorização da terra e a eficiência do espaço público, o que beneficiava diretamente a elite local. A cidade passou a se configurar como espaço de reprodução do capital. Entre as preocupações do Código estavam a normatização do espaço e da postura social urbana, a fluidez do trânsito, a diferença entre o espaço público e privado, a delimitação do perímetro urbano, a prestação de serviços públicos e a higiene e controle de epidemias, para que a cidade antiga colonial se transformasse na nova cidade moderna burguesa (CARTY, 2014).

As propostas feitas pelo Código de Postura não se mostraram eficientes com o passar do tempo, uma vez que Campinas passou por três surtos de febre amarela, que dizimou a população entre 1889 e 1897. No primeiro surto, em 1889, foram tomadas algumas precauções de urgência, como a quarentena dos doentes, utilizando como locais provisórios para o cuidado e isolamento dos enfermos uma casa no Guanabara, a Escola Correia Mello e a sede do *Circolo Italiani Uniti*, além do hospital Beneficência Portuguesa (SALGADO, 1990).

Em julho de 1892, foi promulgada a Lei Estadual nº 43, organizando o Serviço Sanitário em quatro seções, sendo a segunda seção a de Campinas. Desta forma, houve também a necessidade da criação de uma nova legislação, o Código Sanitário do Estado de São Paulo, Decreto nº 233, de 1894, que dispunha sobre a salubridade, a eliminação de epidemias e a regulamentação do funcionamento dos núcleos urbanos do Estado (KROGH, 2012). Antes, ainda no ano de 1892, foi criada a Companhia Campineira de Águas e Esgotos para cuidar do abastecimento de água encanada e promover a coleta de esgotos municipais. Em 1896, foi elaborado um Código de Obras para o perímetro urbano, no qual proibia-se a construção em terrenos pantanosos e

exigia-se a ligação de água e esgotos em todas as construções (BADARÓ, 1986).

Ainda, como complemento ao Código de Posturas de 1880, a Lei municipal nº 43, de 1895, surgiu com a intenção de eliminar cortiços e habitações insalubres do Centro da cidade. Porém, no mesmo ano da promulgação desta lei, o município de Campinas solicitou a vinda de um técnico do Serviço Sanitário do Estado de São Paulo para a desinfecção preventiva, mas, mesmo com a presença do técnico, um novo surto aconteceu em 1896. Com isto, uma comissão de inspetores foi formada sob o comando do Dr. Emilio Ribas, que assumiu o controle sobre o serviço sanitário da cidade, restando ao município apenas o serviço de coleta de lixo (SALGADO, 1990).

No ano de 1897, Saturnino de Brito, como chefe nomeado do Segundo Distrito pela Comissão de Saneamento do Estado de São Paulo, com sede em Campinas, implantou medidas que foram fundamentais para o controle das epidemias nos anos seguintes. Ele elaborou planos para o abastecimento de água, como a captação para a cabeceira dos Córregos Iguatemi e Bom Jesus, a formação de represas e uma caixa de decantação, além da proteção de tais mananciais com arborização de 50 a 100 metros de seu leito, a execução de um segundo reservatório, permitindo assim facilitar a limpeza com regularidade; criou o plano para a coleta e destinação do lixo e esgoto e a pavimentação das ruas centrais, bem como a canalização da rede de drenagem urbana. Saturnino de Brito propôs ainda a instalação de hidrômetros com o fito de diminuir o desperdício de água. No plano de canalização houve a revisão dos projetos de canalização de córregos, trechos do Córrego Tanquinho e o Córrego Serafim, que foram alterados, mantendo a drenagem dos córregos descobertos. Em 1925, foi implantada às margens do Córrego Serafim a Avenida Orosimbo Maia, em estilo *boulevard* (ANDRADE, 2002).

Figura 2. Canal do Córrego Anhumas e Avenida Orosimbo Maia em 1928.



Fonte: Coleção V8 – Centro de Memória da Unicamp. Esta foto mostra a urbanização da Avenida Orosimbo Maia, hoje uma das principais avenidas de acesso ao centro tradicional da cidade de Campinas.

As diversas epidemias e a febre amarela só foram controladas em 1897. Porém, as consequências decorrentes do crescimento econômico e social de Campinas, que avolumava rapidamente, diminuiu a velocidade devido às epidemias. Entretanto, o retorno foi que a cidade herdou uma infraestrutura sanitária planejada.

A questão sanitária na cidade de Campinas criou alguns eixos viários, que até hoje atuam como principais vias de acesso ao Centro, caso da Avenida Orosimbo Maia, mas não somente a questão do viário se sobressai, observa-se ainda novas regras de uso do solo, como a criação do Código de Postura, que acabou por valorizar a área central da cidade de Campinas, beneficiando apenas a elite da cidade. Este Código com a normatização do espaço acabou por delimitar o espaço urbano da cidade e até mesmo eliminou

cortiços e habitações insalubres do Centro, o que provavelmente ocasionou na retirada de parte desta população do Centro, que seguiu para novas áreas dentro da cidade.

2.4.1 O planejamento moderno no Centro de Campinas

Em 1900, Campinas chega à virada do século com 19.000 habitantes na área urbana - número próximo de habitantes que possuía antes da epidemia. Evoluindo rapidamente, em 1912, já contava com 38.346 habitantes e, em 1920, chegou a 50.000 habitantes (BADARÓ, 1986).

Nos anos seguintes, após a grande epidemia de febre amarela, o ritmo de desenvolvimento da cidade foi muito lento. A epidemia afetou fortemente a economia de Campinas e a área considerada urbana pouco evoluiu entre os anos de 1900 a 1925, sendo instalado um pequeno número de fábricas na cidade (BADARÓ, 1986).

A cultura do café, que estava ruim, acaba por ser complementada pela produção do algodão e alimentos para o abastecimento do mercado interno, que crescia com o aumento populacional da cidade. Em 1918, a produção de algodão se notabilizou junto com a indústria têxtil e de fios. Desta maneira, houve um incentivo ao crescimento industrial, não só de fios e tecidos, mas de vestuários, produtos químicos e laticínios. Este crescimento se deu principalmente em razão da infraestrutura, do fácil escoamento dos produtos através da ferrovia, da proximidade com São Paulo, da instalação da rede de energia elétrica e da paralisação das importações por conta da 1ª Guerra Mundial (BADARÓ, 1996).

Obras complementares oriundas do planejamento sanitário ocorreram na cidade, tais como a construção da Avenida Orosimbo Maia, em 1917, e seu prolongamento, em 1925. A pouca terra próxima ao Centro e a

grande procura por ela, aliadas ao automóvel, acabaram incentivando a iniciativa privada a lotear chácaras e fazendas antigas de café nos arredores próximos da cidade, resultando assim numa nítida especulação imobiliária (BADARÓ, 1996).

Foi em 1925, com a aprovação de novos loteamentos pela Prefeitura Municipal que a cidade voltou a se expandir. Afinal, era necessário atender à demanda por novos locais de moradia, tendo em vista a escassez de terra livre na área urbana central. Estes loteamentos ocorreram simultaneamente ao surgimento de uma nova cultura, a do automóvel, que propiciou um novo urbanismo alinhado ao uso do carro, com a expansão da cidade associada a bairros estritamente residenciais.

Como exemplos desta expansão, temos ao norte e nordeste, onde houve a ampliação da cidade com novos bairros, os bairros Chapadão e Taquaral, que se caracterizam por serem bairros para a classe de alta renda. Surgiram, ainda, neste período, na zona sul e sudoeste, além da via férrea, os bairros industriais como o Bairro Guanabara, Parque Industrial, São Bernardo e Vila Marieta, entre outros. Estes, por sua vez, buscavam atender à demanda da classe de baixa renda e, diferente dos bairros ao norte e nordestes, eles foram ordenados e loteados pela Prefeitura (ZAKIA, 2012).

Estes bairros dedicados às classes de baixa renda, que cresciam muitas vezes sem nenhum critério técnico, acabavam deixando a Prefeitura sem controle da urbanização da cidade e, por conseguinte, os bairros foram surgindo cada vez mais desconexos e distantes das áreas urbanizadas, fazendo com que o território ficasse fissurado. É com isso que começaram a surgir problemas como a falta de infraestrutura, pavimentação, ligação viária, de água, de coleta de esgoto e problemas no transporte.

Percebe-se na cidade de Campinas a necessidade de um plano urbanístico, que criasse diretrizes para a sua expansão e desenvolvimento urbano. Ressalta-se que o combate à epidemia fez com que a população se

conscientizasse do papel de um planejamento para a cidade, embora se notasse que a população possuía influências urbanísticas ainda atreladas às influências europeias da elite campineira (BADARÓ, 1996).

A partir destas questões, foi que o Prefeito da cidade, Orosimbo Maia, em 1929, decide elaborar um plano de urbanismo para o Município. Ainda neste mesmo período foi elaborada uma planta cadastral e foi contratado o Engenheiro Anhaia Mello, professor de urbanismo da Escola Politécnica de São Paulo, para a elaboração de um plano. Anhaia Mello visita a cidade de Campinas e apresenta uma proposta para o município, mas a continuação desta proposta é interrompida pela Revolução Constitucionalista de 1930, que impôs novos prefeitos a serem nomeados (BADARÓ, 1986):

Anhaia Mello já havia sugerido ao Prefeito anterior, Orosimbo Maia, a formação de uma Comissão Municipal e havia apresentado bases para um Plano da Cidade de Campinas, levando em conta as concepções de cidade moderna, de cidade ordenada e de uma cidade para o cidadão daquela época. Porém, Orosimbo Maia apenas produziu uma primeira planta cadastral da cidade e não houve tempo hábil durante sua administração para a formatação deste projeto. Anhaia Mello, logo depois, assumiu a prefeitura de São Paulo e não mais pôde trabalhar em conjunto com o município de Campinas. (PEDROSO, 2007, p. 16).

O então Prefeito nomeado, Perseu Leite de Barros, em 1933, iniciou o que seria conhecido como o “Plano Urbanístico de Prestes Maia”, que deu diretrizes aos futuros planos urbanísticos nas seguintes décadas, tendo sido contratado o engenheiro Prestes Maia para elaborar o plano. Todavia, antes de sua contratação, houvera em Campinas uma conferência na qual participou o engenheiro Carlos Willian Stevenson, podendo-se dizer que ele forneceu o auxílio ideológico ao plano de Prestes Maia. Stevenson presidiu o Conselho Municipal de Engenheiros de Campinas de outubro de 1933 a 1936 (CORREIO POPULAR, 14/07/2004).

Foi em 1933 que o engenheiro Carlos Stevenson proferiu uma palestra na conferência intitulada “Acerca do Urbanismo”, um ano antes da contratação de Prestes Maia. Nesta foi apresentado, em linhas gerais, o que o Plano Urbano de Campinas deveria conter ao ser elaborado. O que se destaca nesta apresentação é a preocupação de Stevenson com a questão da circulação. Segundo ele, a cidade possuía ruas estreitas e não era capaz de absorver uma futura demanda de tráfego de uma cidade industrial. Na conferência, Stevenson apresentou um esboço de um plano viário para a cidade, que se mostrou semelhante ao proposto por Prestes Maia futuramente (ZAKIA, 2012). O intento de Stevenson era demonstrar a Prestes Maia as intenções que se tinha para a urbanização de Campinas.

É na referida conferência que Carlos Stevenson sugeriu ao Prefeito de Campinas, Perseu Leite de Barros, a contratação de um urbanista com a função de consultor para a remodelação de Campinas. Stevenson tem suas bases nas concepções urbanísticas de Nelson Lewis, que falava da cidade moderna e tratava a cidade como funcionalizada e dividida por zonas, com um “*Master Plan*”. Depois, esta ideia é absorvida por Anhaia Mello, Prefeito do município de São Paulo e idealizador da remodelação da mesma cidade (Santos, 2002). De acordo com Santos (2002), Stevenson, ao completar a conferência, afirmou que:

[...] deveria ainda abordar a questão das zonas (zoning), e a localização das diversas atividades e utilizações urbanas; as questões de circulação e de viação urbana, e outros”. O Engenheiro Stevenson transformará o conceito mais amplo de plano de urbanismo idealizado por Anhaia Mello em um pragmático projeto de remodelação da cidade. (SANTOS, 2002, p.262).

Em seu discurso o Engenheiro Stevenson, traça o urbanismo que Campinas deveria adotar e pede a colaboração de todos da cidade em torno do planejamento proposto:

E todos nós, campineiros natos e de boa adoção, queremos ver esboçado o plano de uma nova cidade, a Campinas do Amanhã, que passe abrir aos visitantes os solares da hospitalidade, pelas portas longas e bem tratadas avenidas, cheias de ar, de luz, de elegantes prédios e bons edifícios públicos. (CORREIO POPULAR, 14/07/2004).

Após esta conferência, em 1934, foi anunciada pela Prefeitura Municipal de Campinas a contratação do urbanista Francisco Prestes Maia, engenheiro civil e urbanista pela Escola Politécnica e professor da mesma faculdade, para trabalhar como consultor na elaboração do plano urbanístico municipal.

Para conduzir o Plano Urbanístico, a Prefeitura de Campinas criou uma Comissão de Urbanismo com representantes civis para expor os de interesses da comunidade. Com isso, supôs-se que a Comissão representava homogeneamente a comunidade, o que não ocorreu de fato, já que a comissão que estava composta sobretudo por indivíduos de notoriedade da sociedade campineira (BADARÓ, 1986). As propostas desta comissão estavam diretamente relacionadas às suas bases e aos interesses políticos da elite campineira, que apenas visavam os melhoramentos urbanos que propiciassem um desenvolvimento econômico para a cidade (BADARÓ, 1986).

Esta comissão recomendou que o Plano atendesse certos aspectos como uma abrangência territorial e econômica, logo, era preciso que contemplasse todo o município e a região, e com isso incluiu o tema desenvolvimento econômico. O plano deveria também dar um caráter técnico, baseado em dados estatísticos, para a precisão dos problemas urbanos e metodologia baseada nas experiências norte-americanas, devendo abarcar a praticidade à alta aplicabilidade do plano, adequando-se às condições econômicas da cidade e seu horizonte deveria ser de 20 a 50 anos, estimando ainda que a população quadruplicasse no término do plano, chegando a 280 mil habitantes (BADARÓ, 1986). Nota-se que todos os pontos estavam

diretamente ligados ao contexto do urbanismo moderno daquele momento praticado na Europa e nos Estados Unidos.

O plano urbanístico de Prestes Maia teve a sua concepção em quatro anos. A proposta de Prestes Maia, como dito antes, estava baseada principalmente nos estudos norte-americanos, porém, sem excluir a influência europeia. O que se nota, na prática, no planejamento deste período era a essência científica do urbanismo, baseada em “técnicas” e “dados comprobatórios” (TOLEDO, 1996).

O plano começou a ser elaborado com base na remodelação do sistema viário do Centro da cidade, compatibilizado com a abertura de avenidas de contorno perimetral interno, médio e externo. O Plano consistia em uma intervenção radiocêntrica semelhante às intervenções que estavam sendo feitas em São Paulo, indo contra ao desenvolvimento original e histórico da cidade, que era reticulado e ortogonal (SANTOS, 2002).

O entroncamento e as conexões regionais importantes das linhas férreas e estradas na cidade de Campinas, atrelado ao crescimento urbano e ao desenvolvimento da indústria, fez com que a expansão da cidade se desse por loteamentos periféricos, devido ao Centro possuir um alto valor da terra, tanto para residência quanto para a indústria, logo, se avançava pela área rural (BADARÓ, 1986).

Com o prefeito Euclides Vieira, nomeado em 1941, se iniciam de fato as primeiras desapropriações do projeto de remodelação do Centro idealizado por Prestes Maia. Mas as obras somente se iniciam em 1948, com a gestão do primeiro Prefeito eleito após o fim da ditadura de Getúlio Vargas, Miguel Vicente Cury (BADARÓ, 1986).

O princípio da remodelação do Centro proposto pelo plano de Prestes Maia foi a abertura de duas largas avenidas centrais, com nomes dos republicanos campineiros Francisco Glicério e Campos Sales. Este seria o

início da implementação do plano e remodelação do Centro. Com a abertura destas avenidas, surgiram as desapropriações e a derrubada de imóveis na área central para que as vias fossem ligadas ortogonalmente, entre a estação ferroviária e uma praça projetada (SANTOS, 2002). Prestes Maia atua quatro anos neste projeto e, devido aos aspectos políticos da época promovidos pela política de Estado Novo de Getúlio Vargas e às constantes trocas de prefeitos do município de Campinas, o plano se reduz a anteprojetos.

Figura 3. Vista área de Campinas nos anos 30.



Fonte: Coleção Geraldo Sesso – Centro de Memória da Unicamp. Observamos na figura o Largo do Rosário e uma igreja, que futuramente daria lugar ao Fórum da cidade. Em frente à igreja futuramente viria o alargamento da hoje conhecida como Avenida Francisco Glicério.

O projeto de Prestes Maia estava previsto para ser concluído em 25 anos, mas, com o crescimento da cidade e os problemas políticos, este

planejamento acaba por não se concretizar. As intervenções ocorridas nas décadas de 1930, 1940 e 1950 foram mais dramáticas que o esperado. Em 1939, jornais começam a noticiar o início das desapropriações e demolições de quarteirões inteiros para a construção do Palácio da Justiça e o alargamento das Avenidas Francisco Glicério e Campos Salles e da Rua Conceição em frente à Catedral Metropolitana (CORREIO POPULAR, 14/07/2004).

Cumprе ressaltar alguns pontos relevantes do plano de melhoramentos de Prestes Maia para Campinas, pois o plano se estende por todo o município e é de denso conteúdo. Por isso, consideraremos algumas partes do mesmo baseado nas análises de Ricardo Badaró (1986).

Em uma de suas primeiras análises, Prestes Maia conclui que a cidade de Campinas possuía ruas estreitas e identificava a necessidade de criar largas avenidas para poder escoar o trânsito. Através desta análise, propôs o alargamento de alguns logradouros, como já dito anteriormente, como a Avenida Francisco Glicério, Avenida Campos Salles, Rua Benjamin Constant, Rua Conceição, Rua General Osório e Rua José Paulino e, conseqüentemente, desapropriações e demolições de vários imóveis incluindo a Catedral do Rosário, que na época se tratava da principal igreja de Campinas. A demolição desta igreja ocorre devido ao alargamento da Avenida Francisco Glicério (BADARÓ, 1986).

O plano também previa para o Centro a construção de prédios públicos tais como: o Paço Municipal, Fórum, repartições estaduais, centro de saúde, Correios e Telégrafos, hotel municipal e centros de comunidade (biblioteca pública, sala de conferências, museu, instalações esportivas etc.). Ficaram também definidas algumas regras para a construção de edifícios no Centro, que deveriam ser proporcionais à largura da rua em que estivessem localizados. Foi indicado, ainda, um plano de zoneamento para a área central (BADARÓ, 1986).

Entre 1938 e 1942, foram executadas as ruas no entorno do Bosque e seu interior foi reformado. Ocorreu, igualmente, o prolongamento da Avenida Júlio de Mesquita, o represamento da Lagoa do Taquaral e do Córrego do Parque da Vila Industrial. Entretanto, as avenidas novas às margens da estrada de ferro, que fechariam uma perimetral do plano, não foram realizadas. O fim da primeira fase é marcado pela irregularidade do traçado viário, com trechos estreitos entremeados por trechos alargados, sendo que numa mesma quadra existiam trechos modernos já alargados e antigos trechos ainda estreitos, o que conferia à cidade um aspecto peculiar (BADARÓ, 1986).

Esta fase dos planos começa a atender uma demanda do uso do automóvel, que colaborava para expansão da cidade de Campinas. Parte dos planos possui as suas bases de planejamento apoiadas sobre o sistema viário, que para esta dissertação servirá para entender alguns eixos de expansão ou mesmo a relação destes com a cidade.

Nesta fase, antigas construções deram lugar a edifícios na área central. Este período marca o início de verticalização da mesma. Também alguns edifícios públicos previstos no plano foram construídos no período, tais como o Fórum de Justiça, o prédio dos Correios e Telégrafos e o Centro de Saúde (BADARÓ, 1986).

Com estas mudanças físicas, ocorreram mudanças econômicas. Isto, de fato, aconteceu com o fim do auge do café, uma vez que comércios relacionados diretamente com o café começaram a diminuir na cidade, as casas de comissárias e exportadoras enfraqueceram e passaram a se localizar próximas aos armazéns. Junto com a indústria, ocorria o crescimento populacional, conseqüentemente, aumentava o consumo na cidade, exigindo, assim, uma diversidade de produtos. Desta sorte, a Rua 13 de Maio foi se consolidando na cidade como uma região comercial, estendendo-se pela Rua Costa Aguiar com lojas atacadistas. Lembramos ainda que o Mercado Municipal era o centro de hortigranjeiros, a Rua Barão de Jaguará se

destacava pelo comércio de produtos finos, mantendo-se ainda com comércio as antigas Ruas Luzitana e Dr. Quirino (CARPINTEIRO, 1991).

Campinas ainda continuava crescendo em 1938 com a continuidade da implantação do plano e impulsionada pela instalação das indústrias na cidade. Esta configuração permite que a cidade, em 1950, inicie expansão em diversas direções. Ao longo da Avenida Júlio de Mesquita, no sentido leste, no Bairro Cambuí, foram instaladas residências da classe alta; no Bairro Taquaral, novos loteamentos foram abertos na direção da lagoa, também com residências de alto padrão; já na Vila Itapura, onde a princípio havia a intenção de se implantar uma região com característica industrial, começa a se desenvolver predominantemente uma área residencial; enquanto o bairro Guanabara, projetado na década de 1920 como residencial, em sua expansão no entroncamento dos trilhos da Fulinense, adquiriu um caráter industrial, nomeado Vila Nova. Todas as áreas residenciais tinham suas construções apresentando padrões urbanísticos modernos, com recuo e jardim frontal e dotadas de infraestrutura urbana (BADARÓ, 1996).

Algumas vias passaram a ganhar importância com a expansão da cidade; a avenida Amoreiras distribuía o tráfego dos bairros São Bernardo e Parque industrial; a estrada para São Paulo (Avenida Washington Luís) tornou-se a via importante para os bairros operários que se desdobrava do bairro Ponte Preta, onde também se localizava um núcleo industrial importante; na direção do Bosque e do Proença, os novos Estádios da associação Atlética Ponte Preta e o Guarani Futebol Clube criavam vetores de expansão; ultrapassando a perimetral média além do Bonfim com áreas fabril e de residência para o proletariado, por exemplo, temo a vila operária da indústria Chapéus Cury, de 1945, no bairro Guanabara. Outro vetor de expansão importante passou a se formar com a finalização da pavimentação da Via Anhanguera, em 1948, que ligava Campinas a São Paulo, com a construção da Av. Prestes Maia. (CARTY, 2014, p.107).

O plano de melhoramentos, além de gerar uma expansão da cidade, permitiu um adensamento e a verticalização do Centro, o que potencializou o

setor da construção civil, promovendo ainda mais a valorização imobiliária. As obras de benefício urbano atraíram o capital, transformando a cidade.

Esta expansão foi nos apresentando uma cidade voltada para o seu viário, ao passo que o adensamento do Centro pode até nos trazer uma cidade compacta, mas, com o aumento do tecido urbano, além dos limites do Centro, fez com que o tecido urbano aumentasse, criando um tecido fragmentado por diversos fatores que auxiliam esta forma, como a Rodovia Anhanguera que, apesar de ser um facilitador de acesso, tornou-se também uma grande barreira física na cidade segregando parte da cidade.

O plano ainda permitiu que ocorresse na cidade uma configuração urbana influenciada pela iniciativa privada, com a administração municipal exercendo um papel de controle sobre o capital que seria investido no Plano de Melhoramentos e, com estas medidas, a municipalidade distribuiu os valores investidos para que se beneficiasse a população como um todo. Mas, na década de 1940, com os investimentos privados e o acelerado crescimento urbano na cidade, a Prefeitura perdeu o controle sobre os atores de expansão que agiam na cidade, uma vez que não existia uma legislação adequada para permitir um adequado controle da verticalização e expansão territorial (BADARÓ, 1983).

A expansão da cidade de Campinas seguia o Plano de Melhoramentos: a infraestrutura era equipada conforme a demanda e os novos bairros mais distantes do Centro incentivavam o uso do automóvel. O planejamento ligado à cultura do automóvel estava diretamente atrelada à influência norte-americana, como visto anteriormente. O processo de implantação de infraestrutura rodoviária somente se intensificou no Brasil em 1970, baseado na indústria automobilística que foi introduzida no país. Destacamos que ainda havia na cidade bondes elétricos no serviço de infraestrutura de transporte, pois o ônibus somente foi introduzido como complemento em 1949, alcançando as regiões mais afastadas (BADARÓ, 1996).

Ainda segundo Badaró (1986), baseado em estudo técnico da Prefeitura, um ato é revisto e uma nova lei é aprovada em 1951, propondo assim uma nova conexão mais adequada ao novo vetor de expansão: a Via Anhanguera. Esta proposta previa uma avenida larga e com via local de apoio a circulação até a Avenida João Jorge, que receberia uma nova transposição no cruzamento com a via férrea, mais tarde se construindo o viaduto Miguel Vicente Cury.

Figura 4. Via de ligação do Viaduto Miguel Vicente Cury até a Via Anhanguera.



Fonte: Elaborado a partir do - Google maps. [2015]. Este mapa apresenta a ligação entre a Via anhanguera e o Viaduto Miguel Vicente Cury, esta ligação que se faz pelas Avenidas Prestes Maia e Avenida João Jorge.

A lei aprovada em 1951 não tratou adequadamente da expansão horizontal da cidade, que seguia normatizada por um Código de Construção de 1934, exigindo apenas dos loteadores a abertura de rua e a divisão dos lotes. Os técnicos não se preocuparam em estipular vetores preferenciais de desenvolvimento. Entretanto, a partir de 1952, ocorreu uma nova investida de loteamentos na cidade, de tal forma que se superou a capacidade do mercado local e, conseqüentemente, faz com que o preço dos terrenos caísse, facilitando assim a compra para investimentos de forma especulativa. Com estes fatores nota-se que a implantação de uma infraestrutura adequada se torna muito mais difícil e demorada por parte da Prefeitura. Em 1953, a legislação foi alterada e passou a exigir uma maior reserva de área institucional na tentativa de diminuir a quantidade de loteamentos.

O plano de Prestes Maia passou por uma segunda fase, que se deu entre 1956 e 1962 e que se constituiu de uma revisão do plano e da retomada das obras iniciadas anteriormente. Esta fase foi antecedida pela criação de uma Comissão de Planejamento do Município, que fazia um elo entre a Prefeitura, a Câmara Municipal e entidades ligadas ao tema urbanístico. Um ponto de destaque é que uma das funções da Comissão era tratar o tema do zoneamento, conforme a Carta de Atenas, e orientar o Prefeito na responsabilidade da execução de obras e expor anualmente os custos e propostas urbanas (CARTY, 2014). Colacionamos:

A comissão foi responsável por propostas como: a reserva de áreas livres para equipamentos públicos, criação de Parque Florestal Fazenda Mato Dentro, construção da estrada estadual para valinho, proposta de alternativa a um viaduto para o cruzamento da Avenida João Jorge e a via férrea, em 1957; a lei que atribuía ao loteador a implantação de rede de distribuição de água em 1957 e o Novo Código de obras e urbanismo com a introdução de um zoneamento em 1959. (CARTY, 2014, p.109).

Contextualizamos aqui esta nova fase de investimento, quando o cenário político e econômico no Brasil eram diferentes da primeira fase do

plano, pois neste momento o então presidente Juscelino Kubitschek intensificou o desenvolvimento industrial no país, principalmente sobre a relação de produção de consumo durável, que representou uma ampliação da capacidade produtiva do país e a conseqüente intensificação da urbanização do Brasil, com intensa migração de pessoas das zonas rurais para as zonas urbanas, a fim de que ocupassem os postos de trabalho oferecidos pela indústria. Por conseguinte, tivemos o rápido crescimento das cidades brasileiras, num contexto populacional e territorial (PEDROSO, 2007).

Nesta nova fase, o país passava por uma recessão econômica e, mesmo havendo a segunda revisão do Plano de Melhoramentos, aprovada pela Lei nº 2626, de 1961, que propunha uma perimetral interna no Centro, além do alargamento de vias na mesma região central da cidade, de fato, ela nunca foi concluída.

Os conceitos do Plano de Melhoramentos de Prestes Maia foram marcados pelos fundamentos do urbanismo moderno e desenvolvimentista que exsurgia na década 1930, mas com um forte apelo e até mesmo da participação da elite campineira, que ajudou a modelar o plano desde a sua elaboração e caracterizou o Plano, permitindo a apropriação do espaço público pela iniciativa privada, utilizando o meio urbano como reprodutor do capital, o que acabou por gerar novos problemas no decorrer da sua implantação pelo esvaziamento social.

A permissão que a iniciativa privada se apoderasse dos investimentos públicos para que o capital pudesse encontrar na cidade um local propício para seu desenvolvimento, deixando no passado a cidade agrária, abriu espaço para que se desenvolvesse a cidade moderna industrial. (CARTY, 2014 p.115).

O resultado que se vê deste Plano para a cidade de Campinas no espaço urbano que temos hoje, é um território caracterizado pela ausência de preocupação com as questões sociais e a força da especulação imobiliária, que

implicaram numa cidade dispersa e ampla, com a existência de grandes vazios urbanos, causando uma expulsão da classe social de baixa renda para uma periferia distante do Centro e sem uma infraestrutura adequada. Campinas acabou se tornando uma cidade sem preocupação com a função social das propriedades, onde as classes menos favorecidas vão se alocando na periferia de uma cidade espacialmente segregada.

2.4.2 O início da metropolização de Campinas

Na segunda fase do Plano de Melhoramentos, que se passava durante o governo de Juscelino Kubitschek (1956 – 1960), o país sofria com sérios problemas econômicos em decorrência do Plano Desenvolvimentista do governo, dificultando financeiramente um avanço nas obras do plano de Melhoramentos na cidade de Campinas. Estes problemas não foram resolvidos no governo seguinte de Jânio Quadros (1961), que se desligaria da Presidência, e que logo foi assumida pelo vice-presidente João Goulart (1961 – 1964). Durante o governo de João Goulart, a elite brasileira preocupada com a associação do Presidente às políticas comunistas, viu como resultado um golpe militar, em março de 1964, deixando assim a democracia estagnada no Brasil por um longo período. (CARTY, 2014)

Este governo militar e ditatorial não permitia qualquer tipo de participação popular ou social no debate sobre o planejamento urbano nas cidades do país, através da centralização do poder imposta pelo então governo. Esta falta de debate público sobre as cidades gerou um planejamento técnico voltado apenas para as questões de infraestrutura urbana que acabava por privilegiar o capital e os interesses políticos (GRAZIA, 2003).

O governo militar atuava com medidas de planejamento que centralizavam e direcionavam o desenvolvimento econômico do Brasil, atuando

na economia de modo intervencionista. Com a preocupação da recuperação econômica, do aumento do PIB e da redução da taxa de desemprego, o governo militar, entre 1967 e 1970, implantou no país uma medida econômica que ficou conhecida como “milagre econômico”. Esse projeto tinha como princípio o crescimento rápido (FRUGOLI JR., 1995, E FAVERO, 2011). O processo de desenvolvimento econômico, aliado a um acelerado processo de urbanização no Brasil, acompanhado de uma industrialização e da modernização do campo, provocou um intenso fluxo migratório, gerando assim uma periferização e um “processo de metropolização” (PAIVA, 2001).

Com o mandato do Prefeito de Campinas Rui Novaes (1964 – 1969), foi aprovada uma lei em 1968, que criou o Escritório Municipal de Planejamento, que ficaria responsável pela retomada do planejamento urbano na cidade e pela criação de um conjunto de obras públicas.

2.4.3 PPDI – Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado

Na gestão seguinte, do Prefeito Orestes Quércia (1969 – 1972), o Escritório Municipal de Planejamento fez parte da elaboração do Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado (PPDI) junto a um consórcio de técnicos de escritórios (SANTOS, 2002). Este plano gerou um extenso volume de cadernos que apresentou um diagnóstico da cidade de Campinas, no qual constavam temas econômicos, demográficos e físicos da cidade, através dos quais o PPDI formularia propostas de leis para solucionar os problemas expostos no diagnóstico.

O PPDI de 1971 diagnosticou uma série de problemas, dentre eles os vetores de crescimento da cidade, destacando-se entre os principais problemas a falta de infraestrutura nas regiões periféricas em contraste a um Centro muito bem estruturado. Este diagnóstico aponta, também, uma grande

quantidade de vazios urbanos em decorrência da produção de loteamentos em massa em períodos anteriores na cidade, onde a quantidade de lotes oferecidos pela iniciativa privada superou a demanda, o que ocasionou área parcialmente desocupadas (CARTY, 2014).

A questão da localização da cidade Campinas é notada no PPDI, que observa o crescimento da expansão urbana da cidade relacionado com o entroncamento viário da região. Verificou-se a existência de uma forte convergência para o crescimento no eixo da via Anhanguera, na direção do bairro Campos Elíseos, no distrito de Barão Geraldo, destacando que a Rodovia Dom Pedro I ajudou na expansão do eixo norte, que se juntava com Rodovia Anhanguera no seu início contornando assim a zona norte do município.

O Plano demonstra pranchas de alternativas de desenvolvimento, sendo apenas uma delas com concentração e adensamento das áreas urbanizadas já existentes. Essas pranchas esboçam uma perspectiva de desconcentração, tanto industrial quanto habitacional, para além da cidade de Campinas, proporcionando uma migração aos municípios vizinhos. Logo, requer uma lógica de metropolização de Campinas, a que seria o centro da região. (CARTY, 2014, p. 118).

Não só as bordas da cidade receberam um diagnóstico, mas também o Centro da cidade recebeu uma análise e uma proposta. O “milagre econômico”, através do incentivo à indústria automobilística, provocou tanto na cidade de Campinas como no país por um todo, uma formação urbana voltada para o uso do automóvel, isto é, para o uso individual do automóvel e até mesmo para o transporte de massa, criando assim diretrizes de expansão da área central como locação de área de estacionamento, diferenciação de vias de circulação de veículos e de pedestres e proposta viária de descongestionamento da área central (CARTY, 2014).

Durante a década de 1970 foram feitas ligações entre Campinas e Valinhos, Sousas e Barão Geraldo, as Avenidas Norte Sul e Imperatriz

Leopoldina e o Parque Taquaral (CANO; BRANDÃO, 2002). Em meio à crise econômica de 1980 e 1990 foram executadas obras como a de urbanização do Córrego Piçarrão e a interligação da Avenida Sul-Leste e Aquidaban. Parte significativa destas obras gerou uma dispersão urbana, podendo-se dizer que a execução do anel viário da Rodovia Dom Pedro I foi um dos fatos geradores.

A Rua 13 de Maio já se consolidou como centro comercial e ganhou mais força quando, no período da década de 1970, passou por uma revitalização com a formação de um calçadão para pedestres, proibindo assim a passagem de automóveis. Isto, aliás, estava determinado no PPDI. Mais à frente falaremos sobre o desenvolvimento das ruas comerciais do Centro.

Portanto, o PPDI trouxe para Campinas uma atuação no seu meio urbano de expansão territorial muito intensa, com conexões implantadas para distritos como Barão Geraldo e Sousas, passando pela Rodovia Dom Pedro I. O plano, com seus eixos, acabou por incentivar o uso do transporte individual proporcionado pela expansão, o que também colaborou para o surgimento do subúrbio na cidade (CANO; BRANDÃO, 2002). Este formato de expansão adotado por Campinas ao longo dos anos fez com que o Centro da cidade se esvaziasse – sendo um dos fatores significativos de atração com a formação de complexos comerciais periféricos e a formação de novas centralidades, principalmente durante a década de 1990.

2.5 A localização estratégica de Campinas no Século XXI

Campinas iniciou seu processo de expansão metropolitana no início dos anos 70, enquanto que a região acompanhava o processo de industrialização do país desde a década de 1930. Isto ocorre a partir dos estímulos gerados pela indústria concentrada em São Paulo. A interiorização da indústria, que vinha ocorrendo no início da década de 1970, acabou por

atrair população e investimentos. Com esta nova dinâmica urbana e regional, as cidades da Região de Campinas começaram a ganhar características relativas às novas funções geradas pelos investimentos e o volume acrescido de população atraída por esta nova economia, além de atributos que antes não existiam e que vão colaborar especialmente para o polo regional (CAPPA, 2013).

Já se notou neste período que a cidade-sede transpôs os limites administrativos e atingiu as cidades vizinhas, o que conduziu ao início da formação de um conglomerado de cidades, onde o tamanho populacional não se tornou de suma importância tendo em vista que a integração das cidades ficou mais ligada à questão das demandas geradas a partir de especificidades da dinâmica regional (CANO, 1989). Segundo o Sistema Estadual de Análise de Dados (SEADE, 1989) a participação relativa da Região de Campinas no valor da reprodução industrial do país passou de 9,17%, em 1928, para 10,27%, em 1956, e chegou a 10,54%, em 1970, ficando atrás somente da capital de São Paulo.

Aqui percebemos a importância da cidade de Campinas na região. Destacamos, agora, fatores que colaboram para que ela seja classificada como cidade sede da Região Metropolitana de Campinas (RMC). Uma das características que a torna a sede da região é entroncamento de transporte, historicamente, iniciado com a estrada dos Guaiases, após com as vias férreas e, na sequência, com o surgimento do entroncamento rodoviário. Este rodoviarismo que hoje se consolida na cidade colabora não somente para o escoamento da produção mais como meio de ligação com outras localidades, muito embora estas rodovias façam parte do cotidiano de circulação interno da cidade.

Campinas manteve-se como centro polarizador do interior do estado de São Paulo, porque reafirmou sua posição de entroncamento viário ao qualificar sua localização estratégica por meio da ampliação da rede viária promovida pelo II PND. Houve a duplicação da Rodovia

Anhanguera, a construção das Rodovias D. Pedro I, Bandeirantes e Santos Doumont; todas passando por Campinas. Desse modo, compensaram-se os efeitos da mencionada estagnação da rede ferroviária no país, que também atingiu a rede férrea instalada em Campinas. (CAPPA, 2013, p. 129).

O entendimento desta dinâmica histórica de formação do entroncamento de transporte na cidade de Campinas se torna necessário para o trabalho, pois o rodoviarismo acaba, principalmente, por segregar a cidade, a tornando em algumas localidades quase que exclusivamente para transporte motorizados, lembrando ainda que as rodovias que a cercam se tornaram barreiras físicas para a cidade, dificultando assim projetos de planejamentos futuros.

As áreas de estudo escolhidas por este trabalho possuem características de estarem intimamente ligadas às rodovias da região, uma delas por estar localizada ao lado de uma destas rodovias, a Dom Pedro I, e a outra por ser separada do Centro principal pela Rodovia Anhanguera.

A mudança de prioridade modal do o ferroviário para o rodoviário, em Campinas, foi iniciada pela Lei Municipal nº 290, de 5/7/1945, que tratou do desenvolvimento urbano e da expansão das redes de águas e esgoto. Porém, sem perder os objetivos iniciais da Lei nº 290, esta foi complementada pelas Leis nº 182, de 1949, nº 517, de 1951, e nº 2.350, de 5/10/1960 (BICALHO, 2004).

Especialmente com a regulamentação da Lei nº 2.350, se iniciou a retirada dos bondes elétricos da cidade de Campinas, os quais foram inseridos em 25 de setembro de 1879, sobre a propriedade da Companhia Campineira Carril de Ferro. Um dos principais motivos da retirada dos bondes elétricos foi o conflito com os ônibus da CCTC e veículos particulares, problemas estes que se estendiam em todas as cidades grandes com a presença do bonde. A retirada se iniciou em 1965 com a desativação da linha Cabra/Sousas e foi

finalizada em 1969 com o entroncamento da empresa gestora do sistema (BICALHO, 2004).

Com o fim do sistema férreo, a cidade começou a dar prioridades ao modal rodoviário e, com isto, o planejamento da cidade começou a se debruçar em atender à demanda deste novo sistema que começou a prevalecer. Como descrito anteriormente, nota-se que o planejamento se voltou para o automóvel, criando assim uma cidade dispersa e segregada, características geradas pela utilização do automóvel.

Retomando um pouco sobre o PPDI, porém, com um viés sobre a questão do transporte rodoviário, observamos que, segundo CAPPA (2013), em 1948 começou a surgir na região de Campinas o que podemos chamar de segundo indutor de desenvolvimento regional: a Rodovia Anhanguera, que foi pavimentada neste mesmo ano, sendo considerada o primeiro indutor a estrada de ferro “São Paulo-Railway”.

A Rodovia Anhanguera, quando surgiu, se tornou a principal via de transporte e de comunicação entre os municípios do interior e a capital do estado de São Paulo. Este eixo rodoviário, que desde 1950 representava um diferencial de competitividade regional, atraiu empresas de diversos segmentos econômicos para o seu entorno. Anotamos, ainda, que o referido eixo faz ligações importantes não somente entre a capital e o interior, mas também liga a região metropolitana de São Paulo, Baixada Santista e o Porto de Santos e o Aeroporto Internacional de Viracopos (CAPPA, 2013).

Cappa (2013) considera o terceiro indutor de desenvolvimento de Campinas a Rodovia Santos Dumont, esta que faz a ligação da cidade com o Aeroporto de Viracopos e ainda permite o acesso ao Distrito Industrial de Campinas (DIC), à algumas cidades que integram a RMC, à cidade de Sorocaba e seu entorno e à região de Piracicaba, pela ligação com a Rodovia do Açúcar.

O quarto fator indutor de desenvolvimento regional está reunido entre as Rodovias Dom Pedro I e Governador Ademar de Barros (conhecida com Campinas-Mogi Mirim). A Rodovia Dom Pedro I, que possui seu início na Rodovia Anhanguera, no trecho de Campinas, se destaca pela presença de empreendimentos como hipermercados, shoppings centers e empresas de serviço de apoio às atividades industriais como: transporte, logística, comunicações e comércio exterior. Já a Rodovia Dom Pedro I permite acesso à parte da região metropolitana de São Paulo, como Guarulhos, e interliga as Rodovias Anhanguera e Dutra.

Ainda dentro de Campinas, a Rodovia Dom Pedro I permite o acesso às Universidades, como Unicamp e PUC Campinas, e a Rodovia Governador Ademar de Barros, na qual estão localizados o Polo de Alta Tecnologia e o CPqd, sendo que por esta via que se acessa também as cidades do circuito das águas: estâncias turísticas integradas pelos municípios de Jaguariúna, Pedreira, Itatiba, Amparo, Socorro, Serra Negra, Águas de Lindoia e São Pedro.

Fechando o eixo rodoviário no entorno da cidade, temos ainda a Rodovia José Roberto Magalhães Teixeira. O projeto desta via surgiu para criar um anel rodoviário, prevendo a conexão entre as quatro principais rodovias que circundam Campinas (Sistema Anhanguera-Bandeirantes e as Rodovias Santos Dumont e D. Pedro I). Através deste sistema o Governo do Estado planejou facilitar o deslocamento de mercadorias e de pessoas entre a região de Campinas e facilitar o acesso à Grande São Paulo.

Conforme já dito anteriormente, o PPDI reformula a cidade de Campinas e um dos principais aspectos é o viário. Abordarmos a questão histórica da formação do Centro nos ajuda a compreender a formação do centro tradicional e até mesmo da cidade. Após abordarmos o entorno rodoviário, cumpre-nos destacar uma parte importante do plano, na qual ele foca na formação das principais vias do Centro da cidade.

O PPDI propõe uma revitalização do sistema viário existente no Centro da cidade, reforma que possui como mote o alargamento de ruas e a desapropriação de imóveis. De acordo com Cappa (2013), as vias alargadas foram a Francisco Glicério, Campos Sales, Senador Saraiva, Moraes Sales, Irmã Serafina, Anchieta e Júlio de Mesquita.

O plano previu a ocupação de parte destas avenidas, como a implantação do Teatro do Centro de Convivência, na Avenida Júlio de Mesquita; do novo prédio da Prefeitura Municipal de Campinas e da criação da Praça no Paço Municipal, localizadas na Avenida Anchieta; de uma estação rodoviária; de centros de lazer como a Lagoa do Taquaral, Parque da Vila Industrial, bem como a reforma do Palácio dos Azulejos, sede da Prefeitura de Campinas, e retirada do Mercado Municipal (SEADE, 1989, p. 122 – 125).

As vias citadas acima fazem parte do anel viário central da cidade de Campinas, que é nomeado de “Rótula” (Figura 6). O PPDI considera a necessidade de criar um eixo alternativo ao Centro que possua a intenção de deslocar as atividades de comércio e serviços diversificados para o seu entorno.

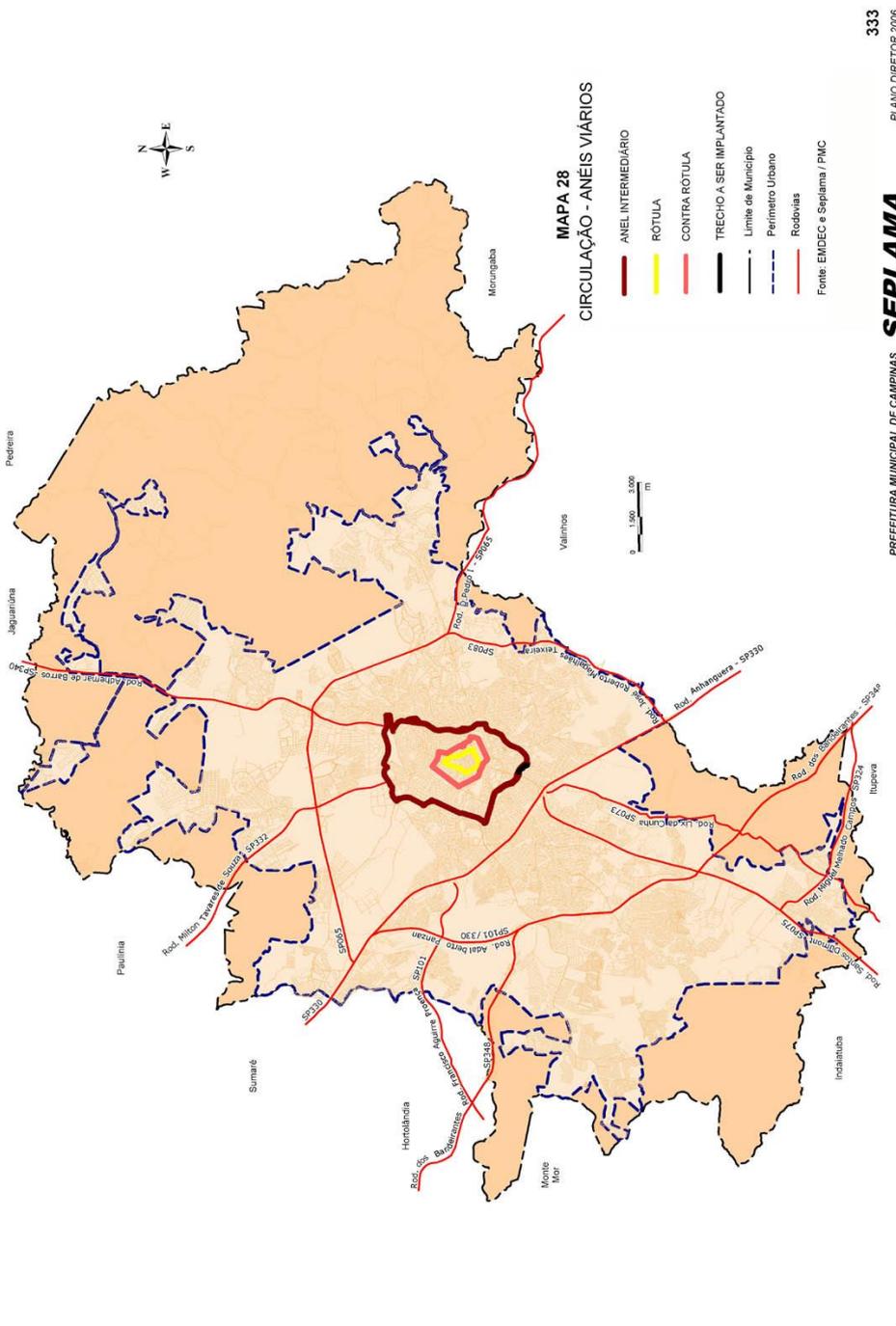
A via expressa Sul-Leste para ligar parte da região leste ao centro histórico e a conexão com Valinhos-Sousas-Barão Geraldo. A conexão dos bairros Cambuí, Castelo e Guanabara com a Avenida Imperatriz Leopoldina, Lagoa do Taquaral e a via expressa Norte-Sul, consolidando novos bairros (Nova Campinas, Paineiras, Jardim Guarani, Jardim Paranapanema, Parque Hípica). (CAPPA, 2013, p.133).

Ainda segundo Cappa (2013), foi a partir de 1972 que, sem constar no plano inicial, se abriu a via expressa Aquidabã para ligar o eixo de expansão norte-sul à saída para São Paulo.

Por fim, a conclusão das intervenções públicas do PPDI para a expansão do centro tradicional de Campinas foi o incentivo para o afastamento

das atividades de comércio e serviços diversificados para o entorno. Isto ocorreu com a construção do Shopping Center Iguatemi, às margens da Rodovia D. Pedro I, que em seu primeiro estágio recebeu cerca de 30% do comércio do centro histórico de Campinas (SEADE, 1989).

Figura 5. Circulação - Anéis viários.



Fonte: SEPLAMA, 2006. Acima a cidade de Campinas e suas principais vias de acesso a cidade no centro do mapa em amarelo temos centro tradicional que é cercado pela Rótula.

Mesmo com a crise da ferrovia, isto é, a perda de força deste modal que colaborou para o início do entroncamento de Campinas, hoje, prevalece outro modal: o rodoviário, mantendo assim a localização estratégica de Campinas. Este entroncamento é uma característica histórica de Campinas e de seu desenvolvimento, o que acabou por influenciar nas cidades da RMC, seja por meio das estruturas econômica e urbana, ou mesmo pela posição de entroncamento viário do país.

Os planos de expansão viária de Campinas, que impulsionaram o seu desenvolvimento no século XIX, mostram, no século XXI, uma cidade que apresenta uma exclusão social das regiões sul e sudeste, regiões que constituem hoje as principais zonas periféricas da cidade, devido a uma expansão urbana fragmentada e dispersa pelo território, que é potencializada pela cultura do automóvel. Contudo, deixamos bem claro que esta não é a única expressão do surgimento desta periferia, mas os planos que subsidiaram o planejamento da cidade sempre colocaram na frente a questão das vias para os automóveis. Estes planos acabaram por originar e caracterizar duas cidades: uma rica, ao norte, e outra pobre, ao sul de Campinas.

Em suma, a expansão urbana de Campinas caracteriza bem o processo de urbanização fragmentada. Este processo também cria um crescimento descontínuo do tecido urbano e que historicamente foi articulado pelo sistema rodoviário em seu entorno, o que refletiu nas características físicas e socioeconômicas do tecido urbano.

A intensa expansão do tecido urbano de Campinas, apresenta historicamente características de descontinuidade, contudo, se verifica ao longo do tempo que ocorreram mudanças nas condições da estrutura centro-periferia. Porém, mesmo com estas alterações no tecido urbano, a área central mantém a sua importância e referência para a cidade e para região, contando também com a concentração de atividade de comércio e de serviços e pela verticalização que se estende aos bairros vizinhos.

CAPÍTULO III

**A DINÂMICA DA MOBILIDADE E A
LOCALIZAÇÃO DOS TERMINAIS URBANOS DE
ÔNIBUS NO SISTEMA DE TRANSPORTE DE
CAMPINAS**

3.1 Introdução

O viário e o planejamento das cidades brasileiras são dominados amplamente pelo deslocamento do transporte individual, o que causa um problema para a mobilidade das cidades e Campinas também faz parte deste diagnóstico. Mesmo sendo o transporte individual o que predomina nas cidades, a maior parte da população ainda utiliza o transporte coletivo e o modo não motorizado como alternativas para realizar os seus deslocamentos diários, tal como demonstra no gráfico abaixo. Observamos, também, que o espaço ocupado pelos carros é muito maior do que o ocupado pelo transporte público, mesmo o número de passageiros sendo maior no transporte coletivo.

Gráfico 1. Viagens realizadas em Campinas.



Fonte: EMDEC - Pesquisa Origem-Destino (2003). Em Campinas, 1,546.833 viagens são realizadas diariamente, nota-se neste gráfico as viagens a pé que se sobressaem.

Este gráfico apresenta dados importantes: o volume de pessoas que se deslocam a pé é superior até mesmo que o volume de pessoas que

utilizam do transporte coletivo e há equivalência entre o uso de veículo individual e de transporte coletivo.

A cidade de Campinas, além dos serviços administrados pela municipalidade, conta com o serviço de Transporte Intermunicipal da Região Metropolitana de Campinas. Uma análise geral dos dados de serviço de transporte coletivo como um todo e considerando apenas os serviços que envolvem o município de Campinas, temos que são oferecidas 430 linhas que utilizam entorno de 2.057 veículos, ofertando 30 mil viagens por dia útil, resultando um percurso de 13,2 milhões de quilômetros por mês e uma oferta de 48,5 milhões de lugares (EMDEC, 2013).

Ainda segundo a EMDEC (2013), a frota de ônibus municipal compõe-se de 38% da mesma, com 75% da oferta de lugares enquanto o intermunicipal apresenta 11% do total de lugares oferecidos, seguido pelo seletivo³ municipal com 10% e a lotação intermunicipal com 4%.

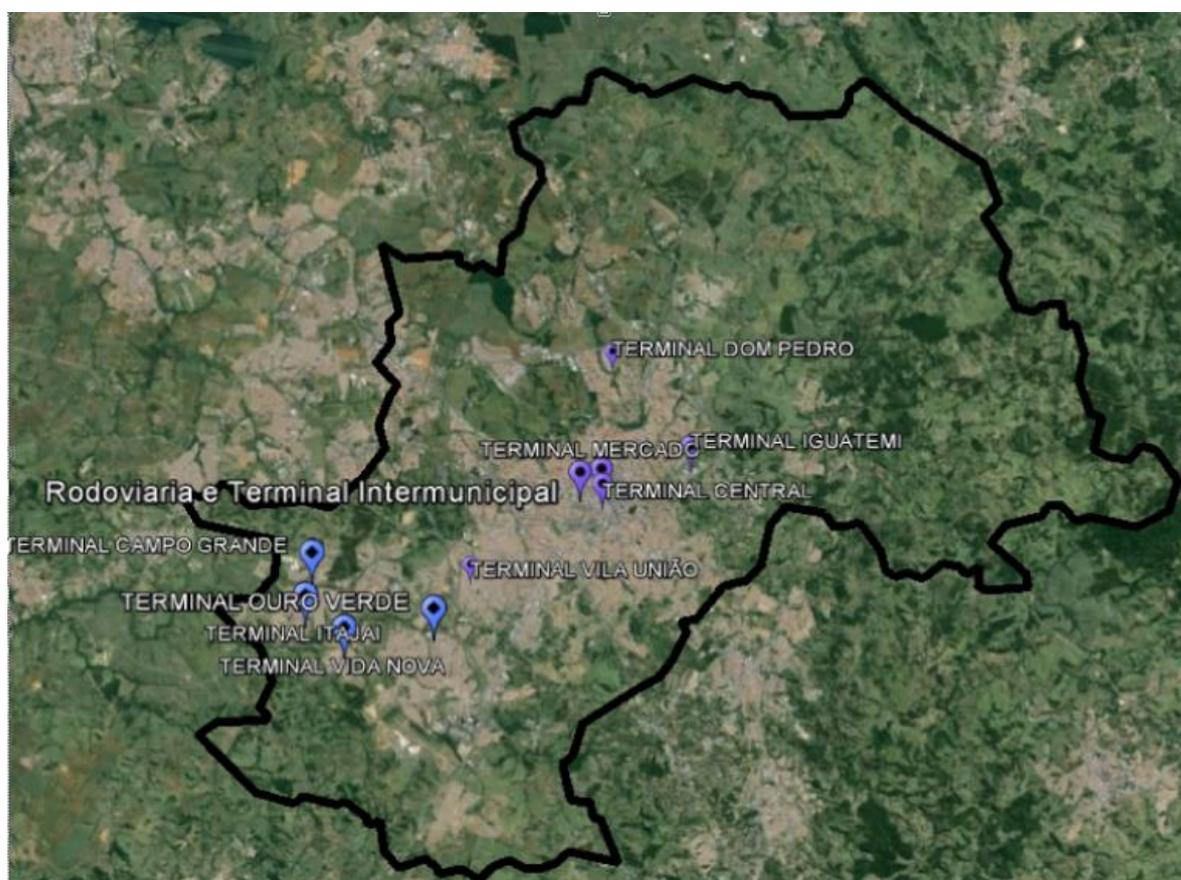
São 1.241 ônibus na frota da cidade de Campinas, sendo 957 acessíveis (77,1% da frota), com idade média de 4,8 anos. Campinas possui 206 linhas de ônibus municipais. Nos últimos 12 meses, o Sistema Intercamp registrou uma média de 622 mil passageiros (passagens pela catraca) por dia útil e 15,2 milhões de passageiros por mês. O sistema transporta, diariamente, cerca de 227 mil usuários (indivíduos) (EMDEC, 2016).

O sistema de transporte de Campinas foi estruturado como um serviço tronco-alimentado, desde o início da implantação do Terminal Ouro Verde (1986). O serviço tronco-alimentado foi estendido com o acréscimo de novos terminais neste período, como: o Terminal Barão Geraldo, em 1986; Terminal Campo Grande, em 1989; e os demais Terminais (Pe. Anchieta, Vida Nova, Itajaí e Vila União) entre 1999 e 2000 (EMDEC, 2013).

³ Serviço Seletivo: que utiliza veículos de pequena capacidade - microônibus - operados por permissionários autônomos (pessoas físicas).

A infraestrutura que é utilizada pela rede de transporte coletivo convencional, junto à rede tronco-alimentada, se vale de um total de sete terminais de integração nos bairros de captação. Ainda, há quatro terminais na área central que permitem a transferência física entre linhas. Abaixo, a figura demonstra a localização dos terminais na cidade de Campinas.

Figura 6. Localização dos Terminais Urbanos de Campinas.



Fonte: Elaborador a partir do Google Maps (2015). A localização dos terminais de ônibus na cidade de Campinas, predominando em número na parte sudoeste da cidade, onde está a região de classes mais baixas do município.

A distribuição dos terminais de ônibus na cidade de Campinas nos apresenta uma cidade fragmentada, observando os números da tabela abaixo,

onde a demanda por transporte nos mostra um deslocamento diário da população demanda esta que ocorre devido à ausência diversidade de atividades em alguns bairros, o que acaba por gerar viagens para diversas áreas do espaço intraurbano.

Tabela 2. Número de viagens/dia nos Terminais de Campinas.

Terminais Urbanos de Campinas	
Macrozona 4	Número de Viagens Dia
Terminal Central	70 mil pessoas
Terminal Mercado	20 mil pessoas
Terminal Vila União	30 mil pessoas
Terminal Dom Pedro	18 mil pessoas
Terminal Iguatemi	18 mil pessoas
Total	156 mil pessoas
Macrozona 5	
Terminal Ouro Verde	65 mil pessoas
Terminal Campo Grande	18 mil pessoas
Terminal Itajai	5 mil pessoas
Terminal Vida Nova	17 mil pessoas
Total	105 mil pessoas
Macrozona 3	
Terminal Barão Geraldo	45 mil pessoas
Total	45 mil pessoas
Macrozona 9	
Terminal Padre Anchieta	12 mil pessoas
Total	12 mil pessoas
Total	318 mil

Fonte: EMDEC, 2015. Destaca-se nesta tabela a Macrozona 5, que, apesar da distância do centro da cidade, possui números de viagens significativos.

Contudo, alguns terminais da cidade acabam por gerar algum tipo de atividade em seus entorno, as quais estão relacionadas com comércio ou mesmo serviços, como no caso dos Terminais Iguatemi e Dom Pedro, onde a demanda praticamente é de comércio e de serviços. Em ambos se nota um tipo de urbanização em seu entorno diferente dos Terminais tradicionais, que

também possuem o comércio e os serviços como forte atrativos – no centro da cidade.

Este comércio no entorno dos terminais citados acima (Iguatemi e Dom Pedro), que possuem os Shoppings ao lado, surge em razão da demanda que eles geram, diga-se diferentes do Terminal Central, pois possui uma lógica própria de implantação, que será colocada a diante.

3.2 Terminais urbanos de Campinas: histórico, localização e influência

A EMDEC adota áreas de planejamento, para o transporte público e as nomeia como áreas operacionais, diferentes do Plano Diretor de 2006, Enquanto o Plano Diretor trabalha com macrozoneamento, nosso trabalho irá adotar as áreas operacionais da EMDEC. Nessa senda, como parte de nossa análise macro, quando precisarmos nos aproximar da área objeto de estudo utilizaremos as UTB's, que correspondem a um conjunto de loteamentos (bairros) que tenham certa semelhança entre si e, normalmente, são delimitadas por barreira físicas, tais como uma avenida, uma linha férrea, uma rodovia, um rio, entre outras.

Primeiro, segue o mapa das áreas operacionais adotadas pela EMDEC:

Figura 7. Áreas operacionais de transporte.



Fonte: EMDEC, 2013. Neste mapa percebe-se que a região sudoeste da cidade, que se caracteriza por ser a área mais dispersa do município, possui três Áreas Operacionais, isto se dá não somente pela dispersão em, mas também pelo volume de viagens gerado por esta área.

Podemos descrever cada área de operação do mapa acima e seu papel no sistema de transporte de Campinas da seguinte forma:

Área 1: localizada na Região Oeste de Campinas, que compreende a Região do Ouro Verde. Possui um eixo de ligação importante com o Centro da cidade, que é a Avenida Ruy Rodrigues, a qual no sentido Centro se liga à Avenida Amoreiras, onde está o corredor de ônibus Amoreiras que, por sua vez, é a principal via de ligação até o Centro.

Área 2: está ligada à Região do Campo Grande. Seu principal eixo de ligação com o Centro da cidade é a estrada Campo Grande – historicamente, uma das principais vias indutoras de urbanização na região. Esta via se liga à Avenida John Boyd Dunlop, que conecta a área à região central da cidade. Nesta área, diferente da Área 1, não existe corredor de ônibus ou faixa preferencial.

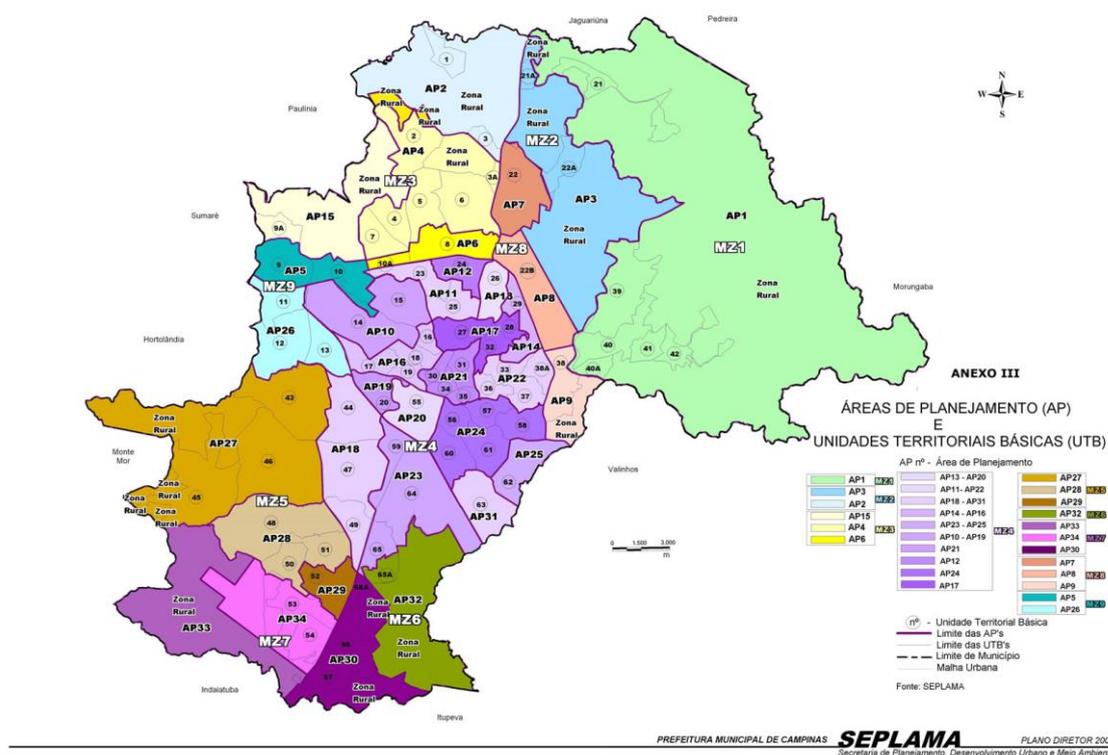
Área 3: localizada na Região Norte do município, sendo a maior área de todas as demarcada para o transporte. Destaca-se nesta área o

Terminal Barão Geraldo, que possui relação direta com a área central, possuindo como principal eixo de ligação a SP-332, que cruza a Rodovia Dom Pedro I. A área 3 ainda possui eixos de ligação com a Rodovia Campinas - Mogi Mirim e com o Corredor Abolição (ligação com Valinhos e Vinhedo).

Área 4: localizada na região sudoeste, é cruzada pela Estrada Velha de Indaiatuba. Esta região não possui nenhum terminal de destaque, lembrando que a Rodovia Santos Dumont é um viário de acesso a esta região.

Em seguida, apresenta-se o Mapa das UTB's, que iremos recorrer para alguns dados mais precisos das área de estudo.

Figura 8. UTB's e Áreas de Planejamento de Campinas.



Fonte: Prefeitura Municipal de Campinas (PMC) – Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano, 2006. As UTB's nos ajudarão caso haja a necessidade de algum dado populacional ou econômico mais próximo ao terminal de estudo ou mesmo a uma área, pois através das UTB's se fazem possíveis estas aproximações.

3.3 Terminal Barão Geraldo

O terminal Barão Geraldo, instalado na região em 1985, está localizado na Zona 3 do mapa de áreas operacionais e, em uma escala menor, na UTB 8. Considerando o aspecto macro, nota-se no entorno uma estrutura viária na região caracterizada por grandes eixos rodoviários, tais como: Adhemar Pereira de Barros, Gal. Milton Tavares de Lima, D. Pedro I, Estrada dos Amarais, que induziram a formação de grandes adensamentos, interligados entre si e com a área central da cidade, através de eixos rodoviários.

O Distrito de Barão Geraldo, situado na região norte do Município de Campinas, apresenta algumas particularidades na sua inserção dentro do sistema de transportes coletivos do município. Apesar de relativamente pequeno em termos demográficos, com uma população residente estimada de cerca de 33.000 habitantes em 1996, é o maior pólo de geração de viagens por ônibus dentro do município, depois da área central. Provavelmente, a origem desta situação está na instalação da UNICAMP neste local. O distrito possui uma infraestrutura própria de comércio e de serviços, apesar de permanecer fortemente polarizado pelo centro urbano da Cidade de Campinas. Este fato se reflete na estrutura regional do sistema de transportes e nos seus dados de desempenho operacional. (SEPLAMA, 1996, p.66).

Nota-se com esta afirmação que a região de Barão Geraldo, em 1996, se tornou uma opção ao Centro tradicional da cidade de Campinas, o que foi potencializado pela Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP). Destaca-se, ainda, que a população que era de 33.000 mil habitantes em 1996, hoje de acordo com o último censo demográfico realizado pelo Instituto Brasileiro de Pesquisa e Estatísticas gira em torno de 55.818 habitantes (IBGE, 2010).

A imagem abaixo demonstra a proximidade do terminal com as Rodovias Dom Pedro I e Professor Zeferino Vaz, o que acaba por segregar a

malha urbana e isolar a região onde está localizado o Terminal Barão Geraldo. No seu entorno imediato se observa a presença de um comércio local, com pequenas lojas e um mercado de hortifruti.

Figura 9. Imagem da localização das principais rodovias de acesso ao Distrito de Barão Geraldo e ao Terminal Urbano Barão Geraldo.



Fonte: Elaborado a partir do Google Imagens (2016). Podemos observar grandes vazios urbanos entre o Terminal Barão Geraldo e a Rodovia Dom Pedro I.

Notamos na figura acima uma grande área vazia entre a Rodovia e o Terminal Urbano, o que demonstra esta imagem é a fragmentação da cidade nesta área. Este vazio é também potencializado pela Rodovia ou mesmo pela não ocupação do espaço por parte de seus proprietários, fazendo com que o Distrito fique desconexo com o restante da cidade.

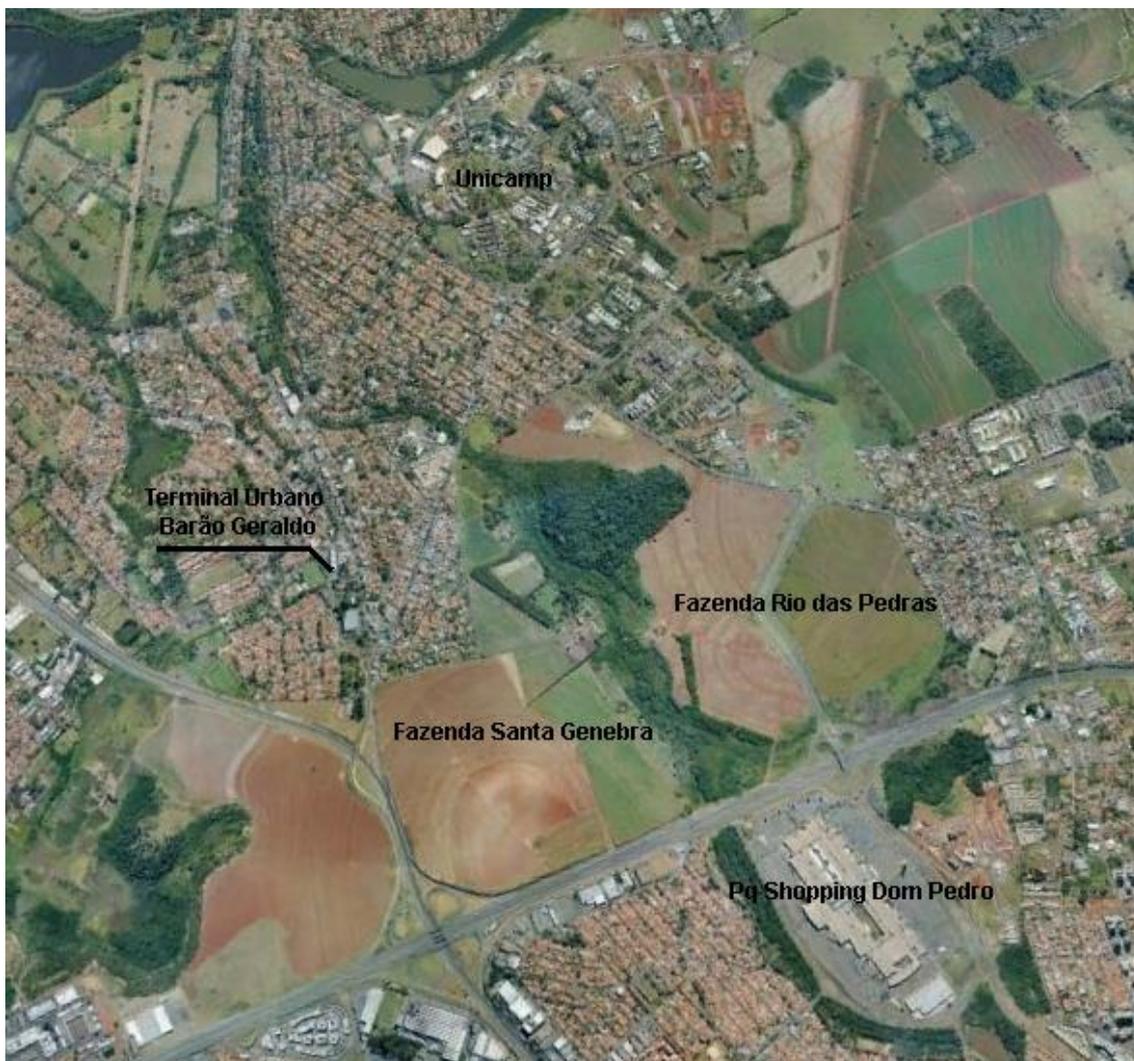
Figura 10. Localização do Terminal Urbano Barão Geraldo e seu comércio imediato.



Fonte: Elaborado a partir do Google Imagens (2016). No entorno do Terminal Barão Geraldo nota-se a presença de uma diversidade de atividades, tanto comerciais como institucionais, que acabam por fortalecer a centralidade nesta região.

Nesta imagem observamos no entorno imediato do terminal a presença de comércio e restaurantes, Unidade Básica de Saúde, Delegacia, enfim, uma porção de atividades diversificadas que colaboram para potencializar a centralidade da região de Barão Geraldo.

Figura 11. Localização macro do entorno do Terminal Urbano Barão Geraldo.



Fonte: Elaborado a partir do Google Imagens (2016). A imagem mostra um tecido urbano totalmente fragmentado, principalmente em áreas que margeiam a Rodovia Dom Pedro I.

No entorno do Terminal existem algumas áreas a serem destacadas, principalmente as áreas privadas da Fazenda Rio das Pedras e Fazenda Santa Genebra, que fazem divisa com a área que pertence a investidores imobiliários, os quais possuem um projeto de empreendimento denominado “Plano Urbanístico da Reserva Dom Pedro”, propondo neste local loteamentos urbanos em área de 1,7 milhão de m² entre o Parque Shopping Dom Pedro e a Unicamp, às margens da Rodovia Dom Pedro I. A proposta para a área é criar

um bairro aberto, com a presença de habitação, comércio, serviços, centro empresarial e locais de entretenimento, estimando que este empreendimento atenda em torno de 23 mil pessoas.

Este tipo de empreendimento imobiliário demonstra a importância da área próxima aos terminais Barão Geraldo e Dom Pedro. O local ainda se situa em um dos principais eixos da cidade: o eixo da Rodovia Dom Pedro I, que possui características comerciais, totalmente voltadas para empreendimentos de grande porte, dos quais destacamos os shoppings e o acesso para grandes condomínios da região.

Este trabalho não teve acesso ao projeto para a área (“Plano Urbanístico da Reserva Dom Pedro”), mas em uma breve análise sobre a localização, já se nota que será um empreendimento deslocado da mancha urbana, tanto de Barão Geraldo quanto do restante da cidade, pois possui como grande barreira a própria Rodovia Dom Pedro I. Dentro de seu terreno há um córrego e a Mata Santa Genebrinha, que, também, se tornam barreiras para a ligação do projeto com a malha urbana existente.

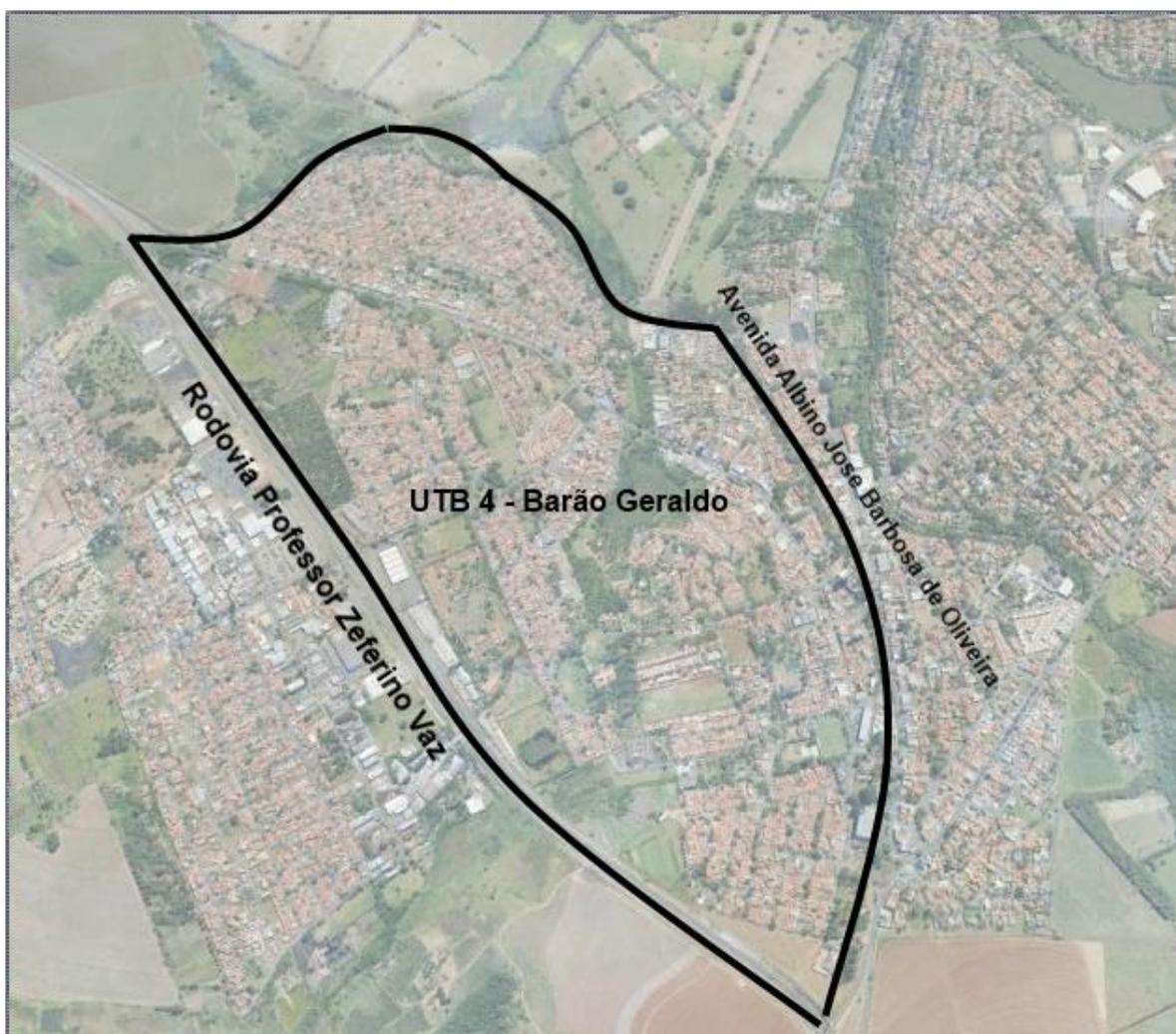
A Região de Barão Geraldo apresenta ainda a Mata Santa Genebra, que se localiza em uma das pontas do bairro, não sendo, portanto, nenhum tipo de barreira física ambiental para a região de Barão Geraldo, mas sim de ligação da região com outras partes da cidade.

Barão Geraldo ainda apresenta grandes fazendas - Pau d'Alho, Anhumas, Santa Cândida, Santa Genebra, Rio das Pedras, Quilombo e Estância Santa Eudóxia, bem como outras áreas rurais com propriedades menores.

Existem, ainda, pequenos córregos como o Ribeirão Rio das Pedras, onde, em partes de suas margens, está localizado um parque linear. Este córrego é cortado por algumas das principais avenidas do bairro.

Mais próximo ao terminal, a Avenida Albino Jose Barbosa de Oliveira, principal via de acesso à Região de Barão Geraldo, e a Avenida Santa Isabel, onde se localiza a centralidade da Região, representam ao seu longo uma centralidade, onde está localizada a UTB 4.

Figura 12. Limite da UTB 4: centro de Barão Geraldo.



Fonte: Elaborado a partir do Google Imagem (2016). A UTB de Barão Geraldo, onde esta o Terminal Barão Geraldo, se destaca por ser compacta dentro dela, com áreas vazias internas de pouco destaque.

Dentro dos limites da UTB 4 apresentados na imagem acima, de acordo com o censo de 2010, possui em sua área 10.247 mil moradores, sendo esta a UTB mais populosa do Distrito de Barão Geraldo.

Percebe-se, ainda, que no percurso da Rodovia D. Pedro I, que é um dos principais acessos ao Distrito, a tendência para a localização de empreendimentos de abrangência regional e também a concentração de polos de atração de viagens e demanda, como as Universidades UNICAMP e PUCCAMP, equipamentos comerciais como Makro e Atacadão e áreas reservadas para implantação de empreendimentos de pesquisa e alta tecnologia, tal como o Polo II da CIATEC.

O Campus da UNICAMP, no Distrito de Barão Geraldo, é um fator de destaque, outra vez, por ser preponderante para o crescimento de Barão Geraldo, além de ser um polo gerador de viagens, o que sobrecarrega o viário existente, criando impactos negativos para os bairros que se situam próximos aos seus acessos.

O sistema de transporte coletivo da região de Barão Geraldo extrapola os limites do Distrito, e do próprio município. Existem demandas de viagens de diversas regiões vizinhas ao município de Campinas para Barão Geraldo, ocasionados pela UNICAMP e pelo Hospital das Clínicas, a PUC-Campinas atrai fluxo de fora da cidade mas por não possuir outra atividade de grande atração como a UNICAMP, atrai somente o público da universidade.

A centralidade de Barão Geraldo, não atrai um fluxo externo para o seu comércio, que se restringe basicamente à população local do Distrito.

Em pesquisa de campo nota-se que o distrito possui na sua área central um componente importante da identidade de Barão Geraldo, pois reúne diversas atividades de comércio e serviços, porém, a maior parte do seu fluxo é de passagem, o que acaba sobrecarregando as vias nos horários de pico. Por

fim, o centro do Distrito não é a atração de parte do fluxo que circula na região, sendo o maior fluxo para UNICAMP.

Percebe-se, desta forma, que Barão Geraldo possui uma dimensão que foi potencializada pela UNICAMP, na medida em que influencia no perfil dos habitantes da região, isto é, a existência de uma população flutuante, que, por sua vez, implica no uso intenso do transporte individual, para viagens de atividades diversas. Ressalta-se que a demanda para o Terminal de Barão Geraldo é potencializada pela UNICAMP e não necessariamente para a centralidade do Distrito, ao passo que, segundo estudos da SEPLAMA (1996), a demanda dos terminais são regionais e geralmente dispersas.

Deste modo, revelam-se algumas características importantes do Distrito de Barão Geraldo: primeiro, é que a área urbana de Barão Geraldo está vinculada diretamente com o centro da cidade de Campinas, seja esta ligação feita pelo viário ou pelo transporte público; segundo, a região ainda é cortada por grandes eixos regionais, que se tornam grandes barreiras, isolando a malha urbana da região.

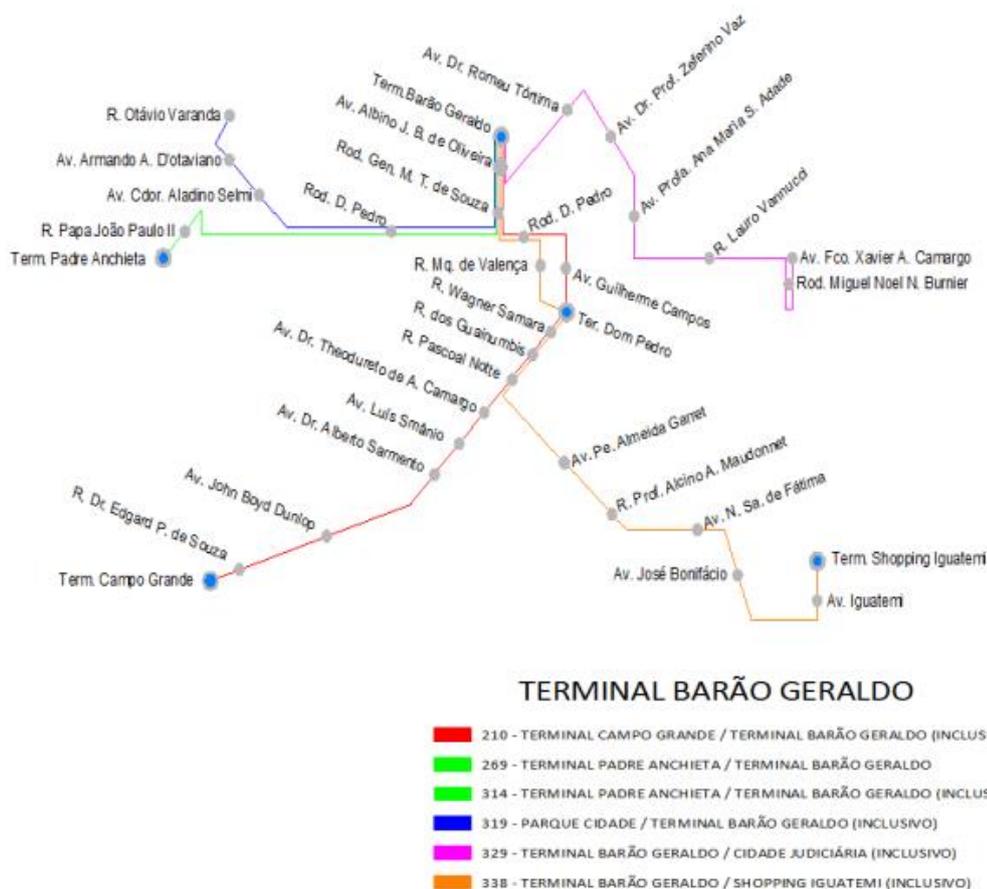
Nessa ordem de ideias, a chegada da UNICAMP ao Distrito proporcionou características diferenciadas do restante da cidade, influenciadas fortemente pelo tipo de ocupação da região, estabelecendo um perfil distinto, principalmente no quesito da elevada escolaridade dos habitantes da região.

A UNICAMP, junto com a sua área hospitalar, provoca ainda a atração de uma população flutuante, que utiliza o Distrito de Barão Geraldo e, ao mesmo tempo, causa um desenvolvimento de atividades ligadas a Universidade.

A centralidade do Distrito possui atributos comuns a um centro, como a oferta de comércio e serviços, porém, o fluxo de passagem da região e a dependência do Centro principal prejudicam o desenvolvimento desta centralidade.

A seguir temos uma linearização das linhas de transporte do Terminal Urbano Barão Geraldo. E esta talvez seja umas das formas para entender a abrangência do terminal.

Figura 13. Linearização das linhas do Terminal Barão Geraldo.



Fonte: FRANCO. *et al.*, 2014. A partir desta figura podemos inferir o raio de influência direta e indireta que o Terminal Barão Geraldo exerce sobre a dinâmica de mobilidade da cidade de Campinas.

A figura acima representa as 6 linhas radiais que passam pelo Terminal Barão Geraldo. Este modo linear de representar o percurso das linhas de ônibus, permite entender o limite dos ônibus que passam pelo terminal. (FRANCO, *et al.*, 2014).

Com isso concluímos que o principal fator de estruturação de Barão Geraldo foi a UNICAMP, elemento de forte atração e equipamento que foi instalado na cidade em meados dos anos 60 – período no qual a cidade inicia uma nova fase do processo de parcelamento do solo para fins urbanos.

Realçamos que o tipo de parcelamento do solo nesta região, diferentemente do que vinha ocorrendo na zona oeste da cidade, era destinado às famílias com padrão de renda mais elevado.

Segundo a SEPLAMA:

Todos os outros bairros tiveram sua ocupação posterior a 1980. Assim, de uma maneira genérica, pode-se dizer que a ocupação urbana, em Barão Geraldo, é um fenômeno ocorrido a partir das últimas duas décadas. (SEPLAMA, 1996).

Ainda segundo a SEPLAMA (1996), o desenvolvimento do parcelamento do solo de Barão Geraldo teve uma clara evolução a partir dos anos 80, tendo em vista que entre 1974 e 1980 a expansão se restringia ao centro do Distrito de Barão Geraldo, à Unicamp e ao Loteamento Cidade Universitária.

Hoje, o Distrito de Barão Geraldo não apresenta significativas mudanças no uso do solo, o que de fato ocorre é uma maior ocupação dos lotes.

Um dado importante que pode nos ajudar a compreender esta estagnação é que a população existente na UTB 4 no censo de 1990 era de 10.831 habitantes e no último censo de 2010 a população gira em torno de 10.247 habitantes, o que revela uma redução no número de habitantes, uma

redução que, apesar de pequena, justifica a estagnação da ocupação do uso do solo na região (IBGE, 2010).⁴

⁴ Não há caderno de subsídio sobre Barão Geraldo em 2009, razão pela qual adotamos parte das informações do caderno de 1996, mas atualizando sempre que possível com informações do IBGE.

Tabela 3. População da UTB Barão Geraldo.

**POPULAÇÃO RESIDENTE EM DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES
DIVISÃO POR UNIDADE TERRITORIAL BÁSICA (UTB)**

DIVISÃO POR UNIDADE TERRITORIAL BÁSICA (UTB)						
		Área	População	Domicílios Particulares	Densidade Populacional	
UTB	BAIRROS	(Km ²)	Residente	Permanentes	hab/Km ²	hab/hectare
1	Vale das Garças	2,676	1543	482	576,68	5,8
2	Guará	7,066	9018	2836	1276,21	12,8
3	Bosque das Palmeiras	1,411	1496	442	1060,44	10,6
4	Centro / Barão	3,348	10247	3671	3061	30,6
5	Cidade Universitária	5,429	9872	3448	1818,35	18,2
6	CIATEC - (Chácaras)	8,531	17	6	1,99	0
7	Real Parque	3,889	5908	1877	1518,98	15,2
8	PUCC, Pq. Das Universidades, Sta. Cândida	6,633	2625	895	395,75	4
9	S. Martin	9,002	15736	4655	1748	17,5
Total		47,985	56462	18312	11457,4	114,7

Fonte: Censo demográfico de 2010 – IBGE Geoprocessamento e tabulação: CSPA - DEPLAN / SEPLAN.

Na tabela acima podemos observar que o centro de Barão Geraldo, no caso a UTB 4, não é a região a mais populosa, perdendo em número totais para São Martin. Mas a densidade populacional por hab/Km² nos demonstra que a ocupação na área central do Distrito ainda é a maior de todas nas UTB's desta região – densidade que costuma ser alta também na UTB 34, do Centro, que de acordo com a SEPLAMA é de 11.845,52 hab/km², no entorno do Terminal Urbano Central, localizado no Centro da cidade de Campinas.

Ressaltamos que dentro da área de Barão Geraldo a Universidade Estadual de Campinas (UNICAMP), de acordo com o Anuário Estatístico 2015 ano base 2014, apresenta, na área da educação, 66 cursos de graduação com 3320 vagas, totalizando 18.698 alunos matriculados, no curso de Pós-Graduação 153 cursos, totalizando 15.919 alunos, além de 10.598 docentes.

Também merece ser sublinhados os números da área da saúde, que conta com 857 leitos, 36.760 internações anuais e 986.995 consultas por ano.

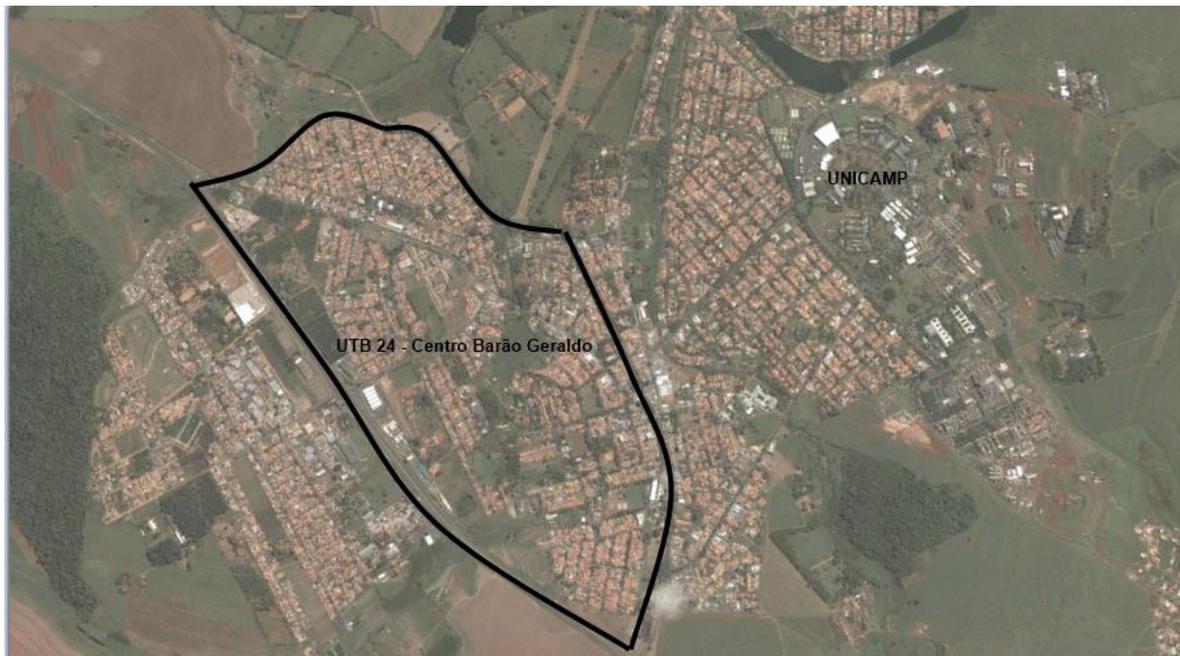
Estes números, tanto a área da saúde quanto na área da educação, nos mostram a importância da UNICAMP para a região de Barão Geraldo, que ainda acaba sendo o local escolhido por partes dos estudantes, originários de fora do município, para morar no período universitário.

O público da área de educação, por residirem na região, são os que mais se utilizam da centralidade de Barão Geraldo, diferente do público que utiliza o atendimento médico, já que parte dele não reside em Campinas e com isso apenas passa pela região.

As figuras abaixo apresentam, desde 2002, uma ocupação compacta entre o Terminal Barão Geraldo e a UNICAMP, o revela a ligação da UNICAMP com a centralidade de Barão Geraldo e demonstra que não é um fenômeno ligado à densidade da região ou mesmo ao uso e ocupação do solo, mas que passa por diversos aspectos referentes às questões social,

econômica e cultural, mesmo porque a UNICAMP é a área da região de Barão Geraldo de maior atração de viagens.

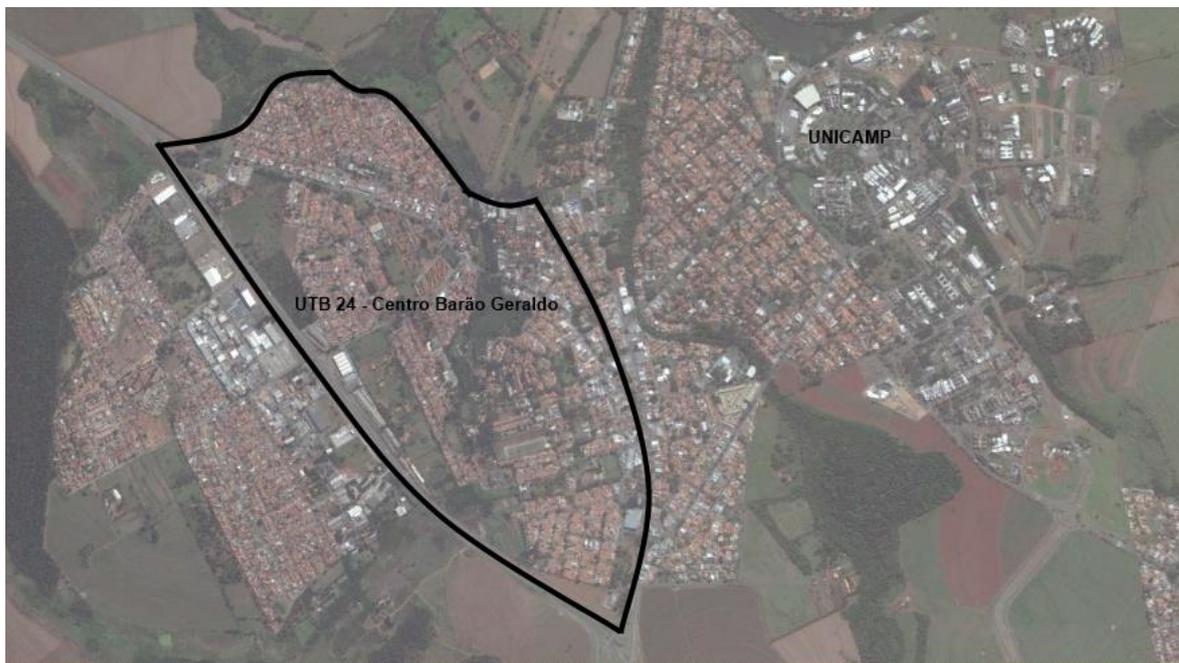
Figura 14. Barão Geraldo e a UNICAMP em 2002.



Fonte: Elaborado a partir do Google Imagens. (2015). A imagem mostra a Região Central de Barão Geraldo, destacando-se neste mapa a UNICAMP e seu entorno sem ocupação mais densa.

A ideia desta imagem acima é a comparação com a figura abaixo, o que destacamos é a região no entorno da Unicamp, onde houve a maior ocupação em comparação com a imagem abaixo.

Figura 15. Barão Geraldo e a UNICAMP em 2015.



Fonte: Elaborado a partir do Google imagens. (2015). Em Contraponto com a imagem de 2002, percebe-se na área da UNICAMP uma maior ocupação da área que se acontece dentro da área do Campus da Universidade.

A comparação dos mapas acima mostra que existe uma ocupação já consolidada na centralidade de Barão Geraldo, o que notamos é a expansão dentro dos seus limites do campos da UNICAMP, que entendemos ser um dos principais potencializadores do terminal de Barão Geraldo.

3.4 A Zona Oeste de Campinas e seus Terminais: Ouro Verde, Campo Grande, Itajaí, Vida Nova, Vila União

Os Terminais Ouro Verde, Campo Grande, Itajaí e Vida Nova estão localizados na zona oeste do município, entre a Rodovia dos Bandeirantes (SP 348) e a divisa intermunicipal de Campinas com Monte-Mor e Hortolândia.

Uma característica da região é que em sua área existe a presença de várias barreiras físicas construídas, como linhas férreas, oleoduto e gasoduto. Ademais, existem barreiras físicas naturais com cursos d'água como o Rio Capivari e o córrego Piçarrão.

Insta consignar que os referidos terminais estão localizados na Região Oeste da cidade, que possui uma área de 92,18 km², correspondendo a 11,60% da área do município. A maior parte da região encontra-se dentro do perímetro urbano. Na Macrozona 5, que fica na zona oeste de Campinas, encontram-se os bairros Campo Grande, Ouro Verde e Distrito Industrial e dentro dela existem 8 UTB's:

Campinas apresenta número significativo de população habitando áreas de praças, áreas de risco ou invadindo áreas particulares em toda a região urbana, mas a maior concentração está nessa região, onde também se encontra grande concentração humana, em sua maioria pertencente à faixa de baixa renda. A população dessa região, segundo o Censo Demográfico de 2000, era de 196.381 habitantes (20,26 % da população do município), sendo 2,3% em área rural e 97,7% em área urbana. A população em sub-habitação era de 45.451 pessoas, representando 23,14% da população urbana da macrozona e 35,61% da população em sub-habitação do município. (SEPLAMA, 2005, p.6).

Tabela 4. Divisão por Unidade Territorial Básica (UTB's).

POPULAÇÃO RESIDENTE EM DOMICÍLIOS PARTICULARES PERMANENTES						
DIVISÃO POR UNIDADE TERRITORIAL BÁSICA (UTB)						
DIVISÃO POR UNIDADE TERRITORIAL BÁSICA (UTB)						
		Área	População	Domicílios Particulares	Densidade Populacional	
45A	Residencial São Luiz	0,184	2381	584	12908,83	129,1
46	Campo Grande, Florence	17,039	42961	12136	2521,32	25,2
47	Novo Campos Elíseos, Sta. Lúcia	10,272	67616	20989	6582,84	65,8
48	Mauro Marcondes, Ouro Verde, Vista Alegre	14,624	62313	18255	4261,13	42,6
49	María Rosa	4,254	9542	2885	2243,12	22,4
50	São Cristóvão, Jd. Planalto	3,605	18074	5122	5013,61	50,1
51	DICS COHAB	4,449	39733	11788	8931,45	89,3
52	Distrito Industrial de Campinas e Nova Mercedes	5,687	6499	1826	1142,72	11,4
	Total	60,114	249119	73585	43605,02	435,9

Fonte: Censo demográfico de 2010 – IBGE geoprocessamento e tabulação: CSPS - DEPLAN / SEPLAN.

A população total de Campinas, de acordo com o IBGE 2010, é de 1.080.113. Reparamos que na região oeste, juntando todas as UTB's, temos 249.119 habitantes, de modo que houve um aumento significativo em relação ao caderno de subsídio⁵, que utiliza o censo de 2005. Em números, estamos falando de um aumento de 52.738 habitantes.

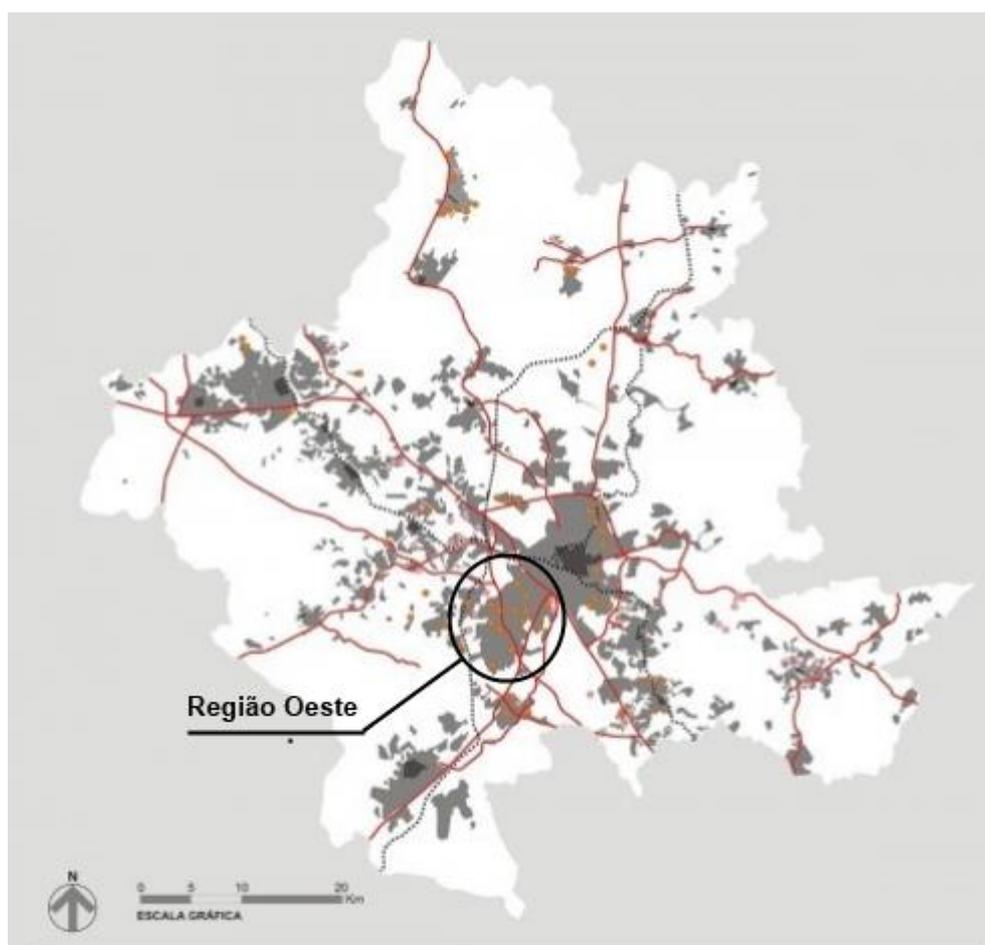
Estes dados nos mostram que parte significativa da população de Campinas está alocada nesta região da cidade, que é afastada do Centro e aponta a característica de cidade fragmentada de Campinas, já que é provida de alternativas ao centro tradicional.

Historicamente, esta região não possui uma centralidade tradicional e a distância até o Centro provoca o surgimento de concentrações de comércio na região, como no caso do entorno do Terminal Ouro Verde.

⁵ Foram desenvolvidos cadernos de subsídio em observância à determinação da Lei Complementar nº. 15/2006 - Plano Diretor do Município de Campinas, que estabelece a necessidade da elaboração de Planos Locais de Gestão para as nove macrozonas de planejamento (SEPLAMA, 2006).

Por conter uma parte da população em situação precária de moradia, nota-se no mapa abaixo a presença de área delimitadas como Zona Especiais de interesse Social na Região Metropolitana de Campinas, sendo que a maior mancha está presente nesta região.

Figura 16. Localização das ZEIS na Região Metropolitana de Campinas.



Fonte: SILVA, Jonathas Magalhães Pereira (2000). Em destaque a Zona Sudoeste de Campinas e os pontos de ZEIS. Nota-se a quantidade de pontos destinados a ZEIS nesta zona em relação ao restante da RMC.

A predominância de demarcação de ZEIS na zona oeste de Campinas, provavelmente, ocorre em razão da quantidade de áreas livres nesta região, devido ao tipo de ocupação da área.

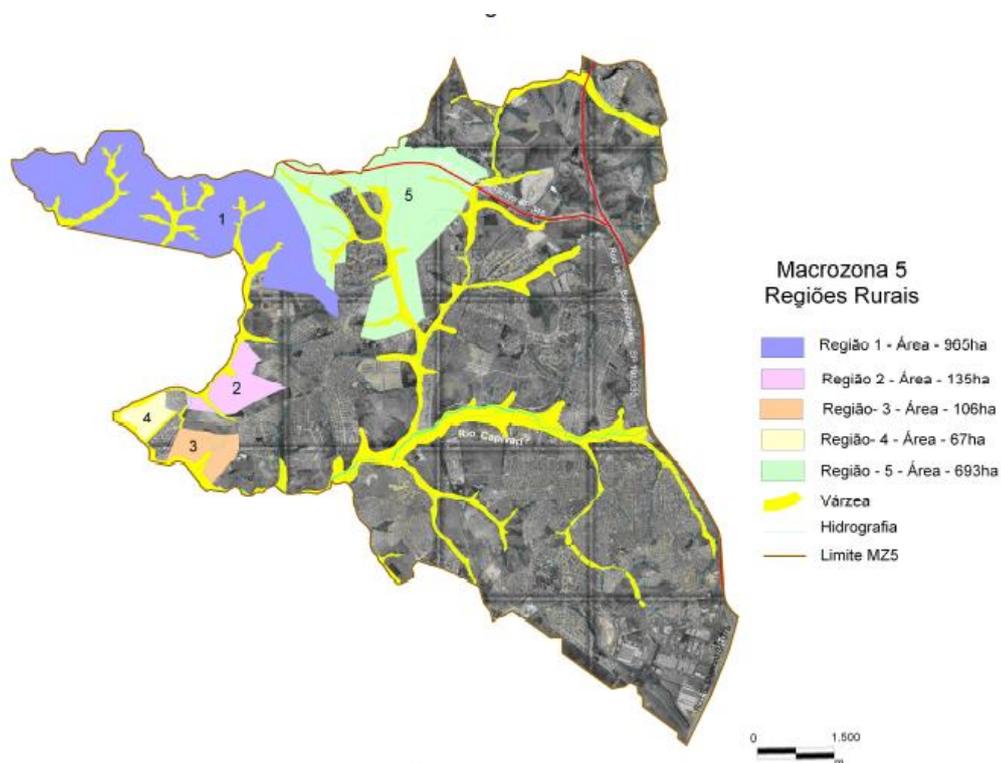
O mapa nos apresenta ainda uma concentração de ZEIS no entorno da Rodovia Anhanguera, o que nos mostra uma predominância da população de baixa renda nesta região da cidade. Observamos, ainda, que as Rodovias são forte causadores da fragmentação urbana na cidade de Campinas, pois, de certa forma, cria barreiras dentro da cidade.

Na análise das localizações das ZEIS identifica-se: a) uma concentração de ZEIS nos setores sul e sudeste, principalmente a sudoeste da Rodovia Anhanguera; b) concentração de ZEIS nas áreas de periferia da área urbanizadas; c) a concentração das áreas urbanizadas ao longo da Rodovia Anhanguera, permitidas pelos perímetros urbanos municipais;

É dentro deste perímetro que se localiza o Distrito Industrial de Campinas, cortado por um trecho da Rodovia dos Bandeirantes. Na Região Oeste também está localizado o Complexo Delta, que é destinado à coleta e processamento dos resíduos sólidos.

Observa-se, por outro lado, áreas de uso rural, tanto na Região do Ouro Verde como na Região do Campo Grande. Todavia, a região do Ouro Verde está inserida totalmente no perímetro urbano, sendo que as áreas de usos rurais acabam estando em áreas de vazios urbanos. O oposto também ocorre, ou seja, atividades urbanas em áreas rurais, como na Região do Campo Grande, onde são desenvolvidas, normalmente, atividades industriais. No que concerne às áreas de uso rural, nota-se a presença de grandes porções de reflorestamento, chácaras de lazer, áreas de pastagens, clube recreativo, horticultura e floricultura.

Figura 17. Mapa da hidrografia e várzea da Macrozona 5.



Fonte: SEPLAMA (2006). Este mapa representa a Macrozona 5⁶ na região sudoeste de Campinas e as suas áreas de várzea, estas que acabam por limitar uma maior ocupação da região por causa da leis que restringem a ocupação do entorno destas áreas.

O mapa acima demonstra a várzea e as zonas rurais demarcadas no Plano Diretor (2006), do qual se denota que o parcelamento do solo na região se torna um pouco mais complexo, pois observamos no mapa a grande quantidade de áreas de preservação permanente – APP.

Observando a ocupação e a expansão histórica de Campinas, que desde os anos 1940 é uma cidade que cresce entorno do seu Centro tradicional como visto no capítulo II, permite-nos inferir que é uma cidade compacta. Somente no início da década de 1950 é que começam a ocorrer novas intervenções na infraestrutura da cidade, muito embora estas mudanças

⁶ Quando necessário serão utilizados setores de planejamento nomeados de macrozona, em razão dos dados disponíveis.

ocorreram sejam fora da região próxima ao Centro tradicional. Nessa senda, é a partir destas transformações que o município começa a tomar forma, com características de descontinuidade no tecido urbano, principalmente na Região Oeste, que prevalece com a existência de um parcelamento esparsa e distante da malha urbana e desta forma a Região Oeste vai se firmando, inicialmente, ao redor do aeroporto de Viracopos e na região do Campo Grande.

É importante ressaltar como a região historicamente vai se formando, pois a sua localização e a forma da sua ocupação nos mostra qual o tipo de população se forma e se fixa na área ao longo do tempo, permitindo entender que uma área como a Região Oeste, onde a existência de APP é muito forte e conflita com a ocupação de forma regular, razão pela qual não interessa ao mercado imobiliário, tendo em vista que a área aproveitável para especulação é reduzida.

A Região do Campo Grande foi ocupada, inicialmente, com predominante uso agrícola, atividades estas localizadas ao longo da ferrovia – antiga ligação com Itu e Sorocaba, que saía de Campinas pela Estrada das Amoreiras (SEPLAMA, 2006).

A produção agrícola da região, no século XX, aumenta significativamente e o desmatamento foi praticado de forma intensa, de modo que não demorou muito tempo para se esgotar a fertilidade do solo, dando início a um processo de parcelamento das propriedades em sítios menores.

Outra atividade que ocorreu na região foi a extração mineral (areia e argila), especialmente no Vale do Capivari, a qual teve início entre os anos de 1920 e 1930, trazendo importantes desgastes e deterioração do solo. Tal contingência impactou parte dos biomas originais da região, que foram alterados pelo uso agrícola, e a região passou a abrigar olarias e portos de areia, provocando um povoamento disperso e pouco significativo (SEPLAMA, 2006).

Mesmo com o crescimento urbano de Campinas, a região do Campo Grande continuou sendo área rural. O crescimento acelerado da cidade e a sua posição estratégica no interior de São Paulo têm gerado alterações na ocupação de seu entorno rural.

Em meados dos anos 1930 e nos anos 1940, o crescimento da construção civil provoca na Região Oeste uma ampliação de indústrias de cerâmicas, surgindo próximo aos pontos de extração e cavas agrupamentos de residências dos trabalhadores, mas sem a mesma característica do início da urbanização, e já caracterizando a região de ocupação de forma irregular.

É com estas atividades ligadas à agricultura que a Região do Campo Grande passa a ter uma significativa participação no abastecimento de Campinas, na década de 40 e 50, com a produção de hortifrutigranjeiros. Contudo, o acesso precário ao Centro da cidade prejudicou o escoamento de produtos da região. Entretanto, a produção agrícola mostra que a região iniciou a sua urbanização após a área central da cidade e a dificuldade no escoamento mostra a distância do Centro tradicional que prejudica a acessibilidade da região.

Após a fase agrícola, a região passa por uma transformação urbana. A região, que era baseada principalmente nos eixos ferroviários, com a abertura das autoestradas mudou totalmente o potencial e a configuração. A configuração, até então dominante de bairro fabril com vilas-operárias, é substituída por ocupações lineares de indústrias ao longo das estradas, fora da área urbana consolidada.

Nessa época, Campinas apresentava condições bastante peculiares em termos de localização geográfica, e já contava com um sistema rodo ferroviário que convergia para o município advindo do Estado e de outras regiões do país. A Rodovia Anhangüera teve sua inauguração na década de 50 e o Aeroporto de Viracopos, fundado na década de 30 e situado na região sudoeste, teve grande desenvolvimento nos anos 50 quando era utilizado comercialmente pelas empresas aéreas brasileiras, sendo que posteriormente, em

1960, foi ampliado e habilitado para operações internacionais. (SEPLAMA, 2006, p.41).

Com esta transição de modal na região, não só se desenvolveu o transporte de carga pela rodovia, mas também começou a se expandir na cidade o transporte urbano, que começa a aumentar no lugar dos bondes. A Rodovia Anhanguera surge junto com a transformação pela abertura de novas avenidas na região. De acordo com a SEPLAMA (2007), a mudança de atividade econômica no Brasil atrai muitos trabalhadores para os centros industriais, justificando o lançamento de loteamentos populares:

Nos seis primeiros anos da década de 50, Campinas expandiu em área loteada o equivalente a 75% da cidade existente. A necessidade de abrigar novos contingentes de trabalhadores e o despreparo político-administrativo levou a Prefeitura Municipal de Campinas a ceder às pressões dos empreendedores, facilitando a autorização e a regularização desses loteamentos. (SEPLAMA, 2007, p.41).

Ao longo dos anos 50, esta região sofre com uma intensa ocupação de seu território, tendo em vista a abertura de um grande número de loteamentos e, ainda, por conta da influência da implantação das Rodovias Anhanguera e Bandeirantes e do Aeroporto de Viracopos. Junto com as rodovias veio também um relevante crescimento industrial e, de acordo com a SEPLAMA (2007), isto ocorreu principalmente ao longo das Rodovias Anhanguera e Santos Dumont, onde localiza-se o Distrito Industrial de Campinas (DIC).

O processo de ocupação da área se inicia com uma forte especulação imobiliária, pois o loteamento da área gerava altos ganhos com a venda dos lotes para os especuladores. Já os compradores, que precisavam construir rapidamente as suas moradias, eram uma pequena parcela, e por isso eles enfrentaram grandes dificuldades com a infraestrutura, que era

precária e até mesmo inexistente, com pouco sistema de transporte público regular, falta de equipamentos públicos, de comércio e de serviços.(SEPLAMA, 2006)

Esta fase de especulação imobiliária da área gera a expansão além da Rodovia Anhanguera, chegando até a estrada nova do Aeroporto de Viracopos, (hoje Rodovia Santos Dumont), localizado, principalmente, ao longo das antigas estradas municipais, que começaram a se transformar em avenidas.

Outra atividade que começa a se implantar na região são as indústrias, que se instalam às margens das rodovias, tornando-se um grande negócio imobiliário que aumenta o valor dos lotes, o que leva alguns empreendedores industriais a optarem por terrenos nas avenidas radiais e estradas secundárias.

Com o crescimento urbano, outra área desta região começa a se destacar com muita semelhança com a Região do Campo Grande: a região do Ouro Verde, que surge e amplia esta periferia de Campinas na região Sudoeste. De acordo com a SEPLAMA (2006), um dos grandes indutores desta região foi a instalação da fábrica de pneus Dunlop. Em seguida, com um número significativo de indústrias se dirigindo para a região, a Prefeitura de Campinas abre uma avenida sob a Rodovia Anhanguera e constrói uma ponte sobre o Córrego do Piçarrão, em 1953. Diante destas modificações, a Região do Campo Grande passa a ter um acesso novo e mais ágil para o Centro de Campinas. Com este novo acesso, o fluxo desta região não precisa mais utilizar das antigas estradas ou do acesso via Avenida das Amoreiras ou Estrada de Santa Lúcia. SEPLAMA(2006)

Com a nova Avenida John Boyd Dunlop foi sendo aberta, dezenas de loteamentos foram lançados na região, destacando-se a Cidade Satélite Íris (3.966 lotes), Jardim São Judas Tadeu (972), Jardim Stª

Rosa (989) e o Jardim Sul América (477), todos na Região do Campo Grande. (SEPLAMA, 2006, p.42).

Todos estes loteamentos foram lançados na Região do Campo Grande em um momento em que a Prefeitura de Campinas não fazia exigência quanto à construção de infraestrutura por parte do loteador, sendo que até 1956 parte dos loteamentos estavam desocupados ou com baixa ocupação (SEPLAMA, 2007).

A falta de exigência de infraestrutura por parte da Prefeitura e a não construção desta infraestrutura por parte dos investidores fez com que esta região possuísse um baixo valor agregado nos imóveis e até mesmo nos lotes, o que aliado à dificuldade de acesso colaborou para o não desenvolvimento da área.

Com o surgimento de loteamentos especulativos e sem infraestrutura, os governantes da cidade criaram leis em 1950 para controlar estes loteamentos, regulamentando o arruamento de glebas.

A expansão da periferia vai sair do controle do poder público na primeira metade dos anos 70 com o novo surto de indústrias associadas ao capital estrangeiro - o “milagre brasileiro” - que contribuiu para o aumento da oferta de empregos industriais e as migrações para Campinas. (SEPLAMA, 2007, p.43).

A periferização de Campinas na Região Sudoeste passou por outra fase com o reforço da implantação do Distrito Industrial de Campinas, e com a construção de conjuntos habitacionais da Companhia Metropolitana de Habitação de Campinas.

Nesta fase houve a presença do Estado, que pensou na infraestrutura, muito embora somente no que toca a infraestrutura de

arruamento, água, esgoto e iluminação, pois a instalação de área destinada a algum tipo de comércio que atendesse a demanda local não foi encontrada em nenhuma pesquisa.

Com a implantação do distrito industrial, o município, que possuía áreas vazias de propriedade particular, acabou por interessar ao capital industrial, lembrando que estas áreas previamente já haviam sofrido um processo de urbanização, com parcelamentos regularmente aprovados e registrados.

Assim, o Distrito Industrial de Campinas se consolida com o PPDl de 1970, que demarca a área a ser utilizada por ele, nas proximidades do Aeroporto de Viracopos e na Região do Ouro Verde, que é de fácil acesso por complexo de rodovias.

Entretanto, a ocupação desordenada desta fatia do território de Campinas nos apresenta uma região fragmentada da cidade, com uma densa população instalada em uma complexa estrutura fundiária, que contém loteamentos aprovados e irregulares. Aliás, nesta região ainda existem diversas favelas e ocupações que, em boa parte, estão localizadas em áreas públicas, como praças e outras áreas institucionais e, de acordo com a SEPLAMA (2007), representa 40% do total do tipo de ocupação.

3.4.1 Sistema viário na Região Oeste de Campinas

Como dito anteriormente existe na zona oeste de Campinas, uma descontinuidade no tecido urbano, este contraste se reflete na ocupação dos bairros residenciais, isto é, uns com uma densidade populacional maior e outros menor, dificultando assim um planejamento do transporte e até mesmo do viário. A disposição destes loteamentos na região revela uma cidade com

vazios urbanos e loteamentos não ocupados, destacando a situação dos loteamentos Jardim Florence, Jardim Rossin e o Conjunto Habitacional Parque Itajaí, todos na Região do Campo Grande.

Outra região onde existe uma ocupação popular predominante na Região Oeste é a do Ouro Verde, que possui conjuntos habitacionais, falta de infraestrutura adequada e a presença de favelas e ocupações irregulares. Esta região possui ainda uma extensa área de glebas não parceladas ao longo do Rio Capivari e está localizada também próximo ao Aeroporto Internacional de Viracopos, o que provoca áreas impróprias para o uso habitacional devido às suas atividades.

Entre as regiões do Campo Grande e do Ouro Verde existem grandes vazios urbanos, mas ambas as áreas possuem dois eixos viários importantes do município e de ligação com o Centro da cidade. Tais eixos foram de suma importância para o adensamento de ambas as regiões: na região do Campo Grande temos a Avenida John Boyd Dunlop, e na região do Ouro Verde temos as Avenidas Amoreira e Ruy Rodriguez (a primeira não está inserida na região oeste). De acordo com a SEPLAMA (2006), esses eixos se tornaram ao longo do tempo os mais importantes eixos de transporte de Campinas, atendendo 40% da população do município.

Com uma malha viária descontínua, apresentando adensamento lindeiros aos dois grandes eixos viários e um grande vazio urbano entre elas se formou uma região fragmentada e afastada do centro tradicional. Merece destaque a parte que não possui ligação entre si e que provoca viagens na região com circulação obrigatória pelos grandes eixos viários, o que acaba por sobrecarregar o sistema.

Existe ligação viária entre as regiões do Ouro Verde e Campo Grande, porém, ela não é tratada com a importância devida, o que implica na utilização dos respectivos eixos de forma pendular, tanto pelo sistema de

transporte coletivo de passageiros como o sistema de transporte individual, o que sobrecarrega as duas avenidas.

A existência de barreiras físicas importantes, como, por exemplo, o Rio Capivari e seus afluentes, o Córrego do Piçarrão e seus afluentes, a ferrovia Paulínia-Mairinque e a Rodovia dos Bandeirantes (SP-348), conflita com o sistema viário existente, tornado-as uma barreira não só para a região, mas para boa parte da cidade de Campinas, que, por sua classificação e por sua legislação, não permite que sejam feitos acessos ou qualquer outro tipo de ligação desta com o sistema viário urbano, uma vez que

[...] trata-se de uma rodovia que foi concebida como uma rodovia bloqueada, onde são limitadas as possibilidades de interligação aos municípios, sendo permitida apenas uma ligação por município, ainda assim, a outro sistema rodoviário. (SEPLAMA, 2006, p.68).

Esta precariedade no acesso à região faz com que a mesma se torne dependente do Centro tradicional e com isso sobrecarrega-se o sistema de transporte desta até o Centro da cidade, que até hoje é o maior destino das viagens da região.

Esta parte do trabalho nos ajuda a compreender que qualquer tipo de aglomeração comercial nesta região tem potencial de absorver parte da demanda que se dirige ao Centro tradicional da cidade, pois a distância até o Centro é de aproximadamente 11,8 km.

3.4.2 Sistema de transporte da Região Oeste de Campinas

A região oeste de Campinas apresenta baixa oferta de empregos, de comércio e de serviços, o que não dialoga com a demanda da região, que concentra 20% da população do município. A distância média ao Centro da cidade é de aproximadamente 20 km, sendo que a região é fortemente dependente do Centro – fator que reflete no sistema de transporte e até mesmo no viário.

O sistema de transporte coletivo possui uma estruturação na cidade durante a década de 1970, prestando um serviço de qualidade aquém do desejável. Em 1978, a Companhia Campineira de Transporte Coletivo – CCTC, que ganhou a concessão do transporte da cidade, transportava 67% dos passageiros do município, ao passo que os 33% restantes eram divididos entre sete empresas, que atuavam na periferia da cidade, operando por meio de autorizações a título precário (BICALHO, 2004, p. 96).

Ao mesmo tempo em que a cidade crescia, sem planejamento, num ritmo vertiginoso, o sistema de transporte já surgiu prejudicado pelo já existente sistema viário, que possui sua configuração urbana radioconcêntrica e com ausência de ligações perimetrais, principalmente entre os dois grandes eixos estruturadores da região, isto é, entre as Avenidas John Boyd Dunlop e Ruy Rodriguez, o que força um movimento do transporte pendular na cidade, como dito anteriormente (SEPLAMA, 2006). Ao longo dos anos de 1960 e 1970, a cidade cresceu e se espalhou num ritmo frenético. Sobre isso, Bicalho afirma:

Inicialmente a cidade absorveria o crescimento sem alterar a qualidade de vida dos moradores; porém, o processo de urbanização pautado pela criação de amplos espaços vazios, modelo favorável à especulação imobiliária, impunha a ampliação de investimentos públicos em infraestrutura, para os quais nem sempre havia verbas suficientes, ao mesmo tempo em que dificultava e encarecia a realização do serviço de transporte, pois aumentava a distância a ser

percorrida, muitas vezes em condições viárias insatisfatórias. (BICALHO, 2004, p. 96).

Esta dinâmica do sistema de transporte relacionado às questões elencadas anteriormente mostra a característica da área quanto à ausência de uma centralidades forte nesta região, o que obriga parte da população a se deslocar ao Centro da cidade ou a outras regiões para trabalhar ou utilizar o comércio e serviços.

O atual sistema de transporte coletivo atende à demanda existente com as dificuldades já elencadas (o sistema viário e a sua descontinuidade). A grande distância da região onde se localizam os Terminais Ouro Verde e Vida Nova em relação à área central proporcionou um sistema de corredores de ônibus, hoje já existente, mas ainda há diversas barreiras urbanas que seccionam o percurso dificultando assim uma ligação e um transporte mais ágil para outras regiões da cidade.

3.4.3 Configuração atual da Região Sudoeste

A região sudoeste do município representa cerca de 40% da população atual do município. De acordo com a Prefeitura, o Campo Grande, na região Noroeste da cidade, possui 190 mil habitantes em 90 bairros, dentre eles Satélite Iris e Itajaí. Já o Ouro Verde, na região Sudoeste, tem 240 mil moradores distribuídos em 140 bairros, incluindo DIC's, Vida Nova e o Aeroporto de Viracopos. Essas duas regiões, juntas, somam 40% da população total de Campinas. A região teve ainda um tipo de ocupação urbana notadamente precarizada em relação a outras regiões do município.

Esta região representa uma demanda significativa para a cidade. Inclusive, entendemos que qualquer tipo de centralidade ou potencial de

centralidade na região colaboraria para o transporte público, que teria o seu dimensionamento reduzido e economicamente seria importante para região, pois traria empregos e atividades relacionadas. Ainda assim, no último Plano Diretor, aprovado em 2006, não existe nenhum tipo de incentivo para que se instale comércio ou demarcação de centralidade na região.

Esta região caracteriza-se por contar com bairros de média-baixa e baixa renda e escassez de equipamentos urbanos públicos. Com exceção do Distrito Industrial, localizado próximo ao Aeroporto de Viracopos, ambos no extremo sudoeste do município, essa região quase não possui locais de trabalho para a sua população, o que a obriga realizar o movimento pendular bairro-centro diariamente, em longas e cansativas viagens entre a casa e o local de trabalho.

O lazer, atividade não realizada com frequência pela população de classe mais baixa, também não é encontrado na região, o que faz com que os moradores sigam para áreas mais centrais para encontrar shoppings centers (que atualmente se caracterizam por serem também locais para entretenimento e lazer) e os principais parques públicos.

A população desta região é a que mais utiliza o transporte público para ter acesso à cidade. E, de certa forma, é a mais atendida pelo serviço, embora seja considerado de má qualidade pelos moradores. Parte da população tem adquirido carro para realizar os seus deslocamentos, o que vem causando aumento significativo do trânsito.

A Região Oeste é marcada predominantemente por residências, conjuntos habitacionais e ocupações ilegais, atividades econômicas e de lazer escassas, fazendo a população se direcionar para outras áreas da cidade para suprir esta falta na região, circunstância que gera problemas ao transporte coletivo, já que são realizadas viagens pendulares. Com estes aspectos a região apresenta um caráter típico de “região dormitório”.

3.4.4 Terminal Ouro Verde

O Terminal Ouro Verde está localizado na região Sudoeste do município de Campinas, implantado em 1988, é o maior terminal existente na cidade, com 8 mil metros quadrados de área construída, na zona operacional de transporte 1, UTB- 48. Como dito anteriormente ele está localizado em uma das áreas mais populosas da cidade concentrando, sobretudo, uma população de renda média e baixa.

O Terminal Ouro Verde, localizado na Rua Armando Frederico Renganeschi, no bairro Jardim Cristina, serve de ponto de parada para 28 linhas do Sistema InterCamp⁷, além de atender aproximadamente 65 mil usuários por dia (EMDEC, 2015).

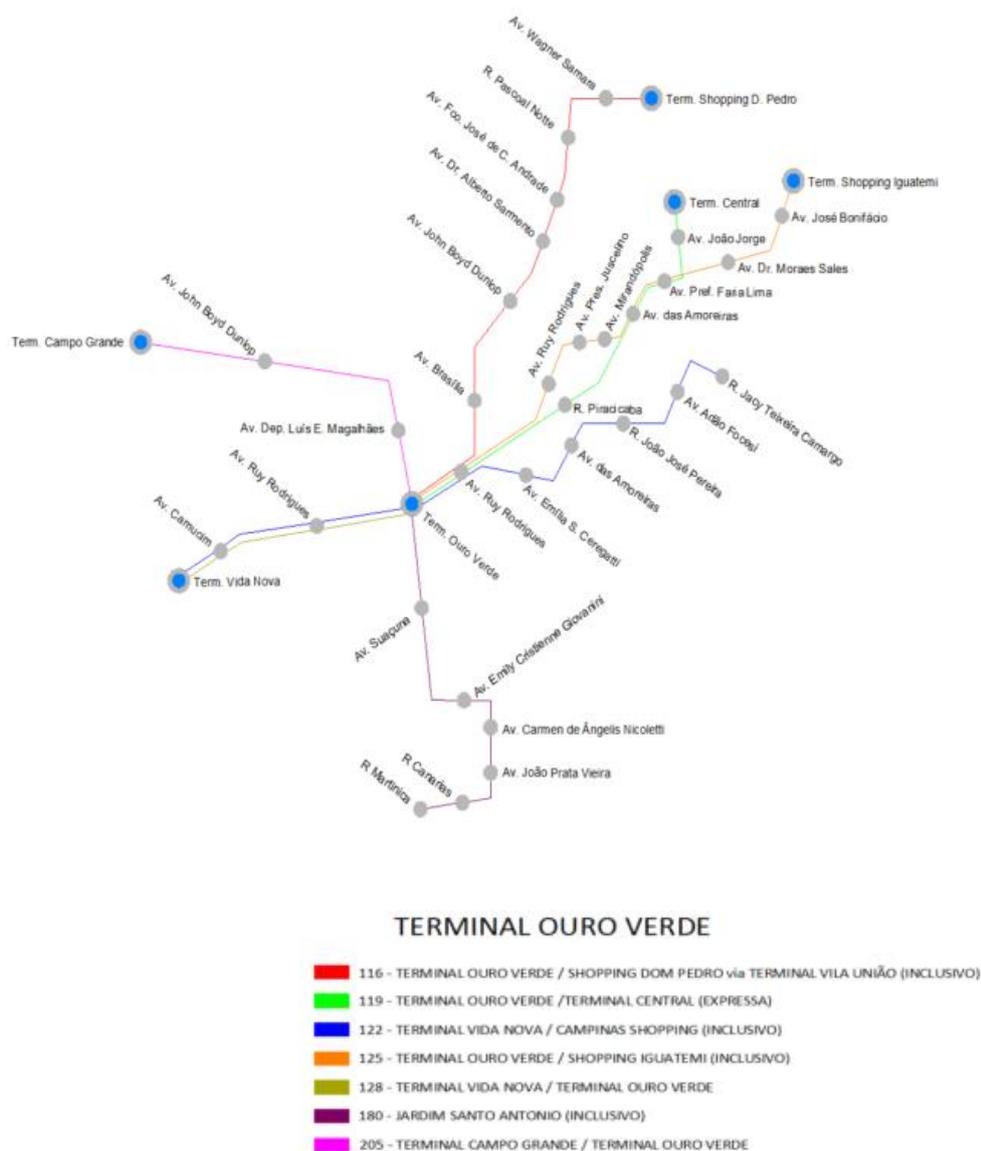
O terminal possui ligação direta com o Centro da cidade pelas avenidas Avenidas Ruy Rodriguez e Amoreiras, enquanto que o eixo Santos Dumont parte dos bairros localizados nas imediações do Aeroporto de Viracopos e segue pela Rodovia Santos Dumont e pela Avenida Prestes Maia até a área central de Campinas. Apresenta, ainda, o maior sistema tronco-alimentado⁸ da cidade, com 14 linhas alimentadoras e 8 linhas tronco e tronco-expressas que transportam cerca de 70 mil passageiros por dia (EMDEC, 2015).

⁷ Sistema InterCamp é o Sistema de Transporte Público de Campinas, operado por ônibus das empresas concessionárias do transporte coletivo e mini/midiônibus do serviço alternativo, implantado em 2005.

⁸ Sistemas tronco-alimentadores são uma forma de aumentar a eficiência da rede de transporte e diminuir os custos operacionais. Consiste no seccionamento (interrupção) de linhas de uma determinada área da cidade em um Terminal ou Estação de Transferência. A partir deste Terminal ou Estação partem linhas de maior capacidade para os principais pontos de interesse dos passageiros. Ao concentrar linhas de baixa/média demanda em um ponto, e de lá partir com linhas e veículos de grande capacidade, torna-se possível reduzir custos e otimizar investimentos. Entretanto, nesta configuração o passageiro é forçado a fazer ao menos um transbordo, e é obrigado a aguardar no Terminal a partida da linha troncal desejada.

A Figura abaixo nos apresenta o total de 7 linhas radiais que passam pelo Terminal Ouro Verde, colaborando, também, para entender os pontos de atendimento e os limites do Terminal.

Figura 18. Linhas que passam pelo Terminal Ouro Verde e seus destinos.



Fonte: FRANCO SO, Maria Teresa. et al. (2014). Este mapa apresenta as linhas do Terminal Ouro Verde e seus ponto finais dentro da cidade de Campinas.

Esta linearização do Terminal Ouro Verde nos mostra que dele saem viagens para diversas partes da cidade, não concentrando apenas viagens para o Centro da cidade de Campinas.

De acordo com a EMDEC (2013), o número de estabelecimentos comerciais e de serviços e equipamentos em geral é pequeno na região do Ouro Verde, destacando que o entorno do Terminal de mesmo nome apresenta uma concentração de atividades com uma abrangência local e setorial. Essa concentração é também causada pela presença do Centro Hospitalar Prefeito Edivaldo Orsi e pelo estabelecimento de comercialização de produtos hortifrutigranjeiros próximo ao terminal, que acaba por se consolidar como um centro secundário de comércio e de serviços.

Figura 19. Localização dos Terminais Ouro Verde e Vida Nova.



Fonte: EMDEC, 2013. Localização do Terminal Ouro Verde – Corredor Ouro Verde. Nota-se acima a área de abrangência do Corredor que a EMDEC chama de Bacias Operacionais e que chega até o Aeroporto de Viracopos, que se localiza na parte de baixo do mapa.

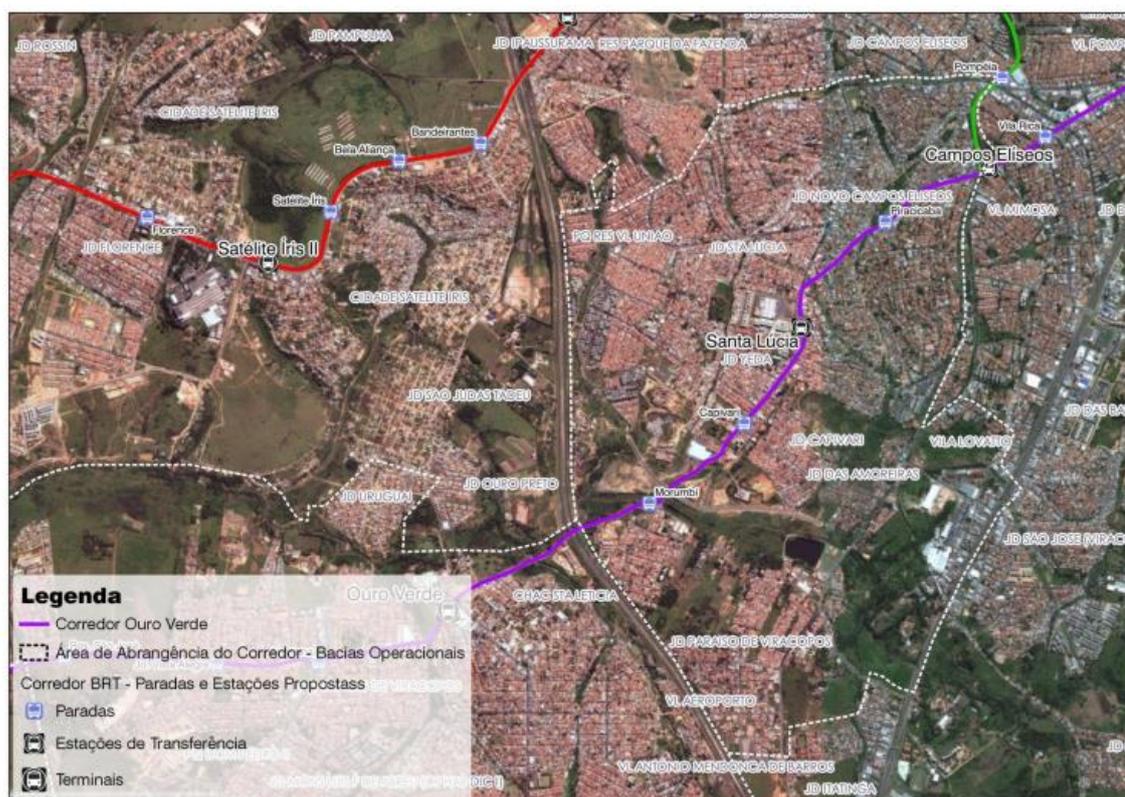
A imagem acima nos mostra a localização do Terminal Ouro Verde e o Terminal Vida Nova. A linha azul identificada na legenda mostra o trajeto da proposta da EMDEC para a criação de um corredor exclusivo de ônibus para esta região e a área de influência, que chega até o Aeroporto de Viracopos. Hoje, a ligação do Terminal ao Aeroporto é feito por 2 linhas, uma possui como destino final o próprio Terminal Ouro Verde e a outra possui como destino a Chácara Pouso Alegre⁹

⁹ Disponível em: <<http://www.viracopos.com.br/campinas/transporte-publico>>. Acesso em: 01 mai. 2016.

3.4.5 Terminal Vila União

O Terminal Vila União está localizado na área operacional 1 UTB – 47, inaugurado em 2000, em um local que já apresenta uma consolidação no uso do solo. Todavia, existe nas proximidades grandes vazios, localizados na baixada do Rio Capivari, na área considerada de abrangência do Terminal, que é cortada pela Rodovia dos Bandeirantes, conforme demonstrado na figura abaixo. Destacamos que a região teve seus loteamentos aprovados principalmente entre nas décadas de 1950 e 1960. (EMDEC, 2013).

Figura 20. Localização do Terminal Vila União.



Fonte: EMDEC, 2013. Localização Terminal Vila União. Este mapa apresenta a presença do Terminal Vila União como continuação do Corredor Ouro Verde.

É interessante sublinhar que os conjuntos habitacionais instalados próximo, sob a influência do Terminal Vila União: primeiro, o Parque Residencial da Vila União, que teve a sua área demarcada conforme o trecho: “O loteamento destina-se a implantação de conjunto habitacional de interesse de conjunto habitacional de interesse social, nos termos da Lei nº 5969, de 5 de setembro de 1.988, ora denominado "Parque Residencial Vila União" e apesar da área ter sido destinada em 1988 o Decreto somente foi assinado pelo então Prefeito Jacó Bittar em 1992, estipulando prazo para a construção em dois anos; segundo, os conjuntos Souza Queiroz e o Countryville, nos quais é notável que a predominância na área é de habitações unifamiliares.¹⁰

Ainda segundo a EMDEC (2013), a população desta área possui uma renda mais elevada em comparação com a população na proximidade da região do Ouro Verde, conforme a figura abaixo. Por outro lado, a figura seguinte demonstra a densidade populacional na região do Parque Residencial Vila União e do Jardim Novo Campos Elíseos. De acordo com a EMDEC, a circulação viária desta região estrutura-se, essencialmente, em função do eixo das Avenidas Ruy Rodriguez/Rua Piracicaba, principal ligação para a área central; da Avenida Carlos Lacerda, que liga a Avenida Ruy Rodriguez à Avenida John Boyd Dunlop; das Avenidas Brasília e Mirandópolis, que se conectam à Avenida John Boyd Dunlop e à Avenida das Amoreiras; e da Avenida das Amoreiras, que faz a ligação da parte sul da área com a área central. Destacamos ainda que parte significativa das atividades de comércio e de serviços da região se desenvolve ao longo das vias mencionadas.

¹⁰ Disponível em:

<<https://leismunicipais.com.br/a/sp/c/campinas/decreto/1992/1104/11035/decreto-n-11035-1992-aprova-os-planos-de-arruamento-e-loteamento-para-implantacao-de-conjunto-habitacional-de-interesse-social-denominado-parque-residencial-vila-uniao>> .Acesso em: 01 mai. 2016.

Figura 21. Renda Média Mensal do Domicílio no entorno do Corredor Ouro Verde e Campo Grande.

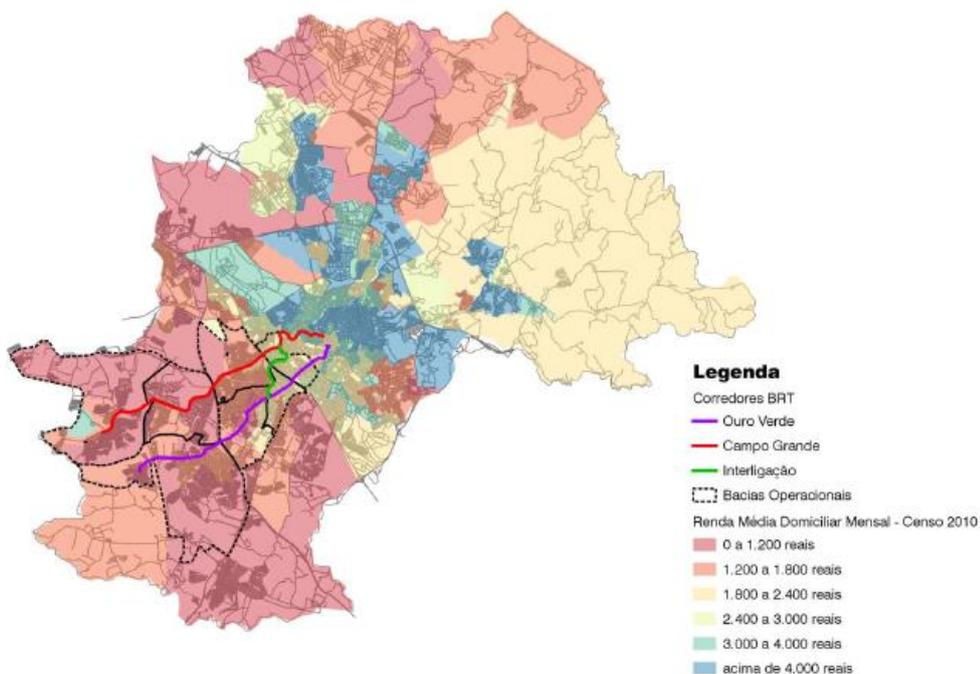


Figura 2.4 – Renda Média Mensal do Domicílio – Censo 2010 IBGE – Agregado por zona de tráfego da pesquisa Origem-Destino 2004

Fonte: EMDEC, 2013. A figura acima nos apresenta a renda média na cidade de Campinas.

A mapa representa o que descrevemos até o momento onde a região oeste da cidade concentra a população de mais baixa renda esta que é a que mais se utiliza do transporte público nota-se ainda que não existe na área dos corredores Ouro Verde e Campo Grande nenhuma mancha de renda maior que 4000 reais.

Figura 22. Densidade Demográfica (Habitantes / KM²) – Entorno dos Corredores de ônibus Ouro Verde e Campo Grande.

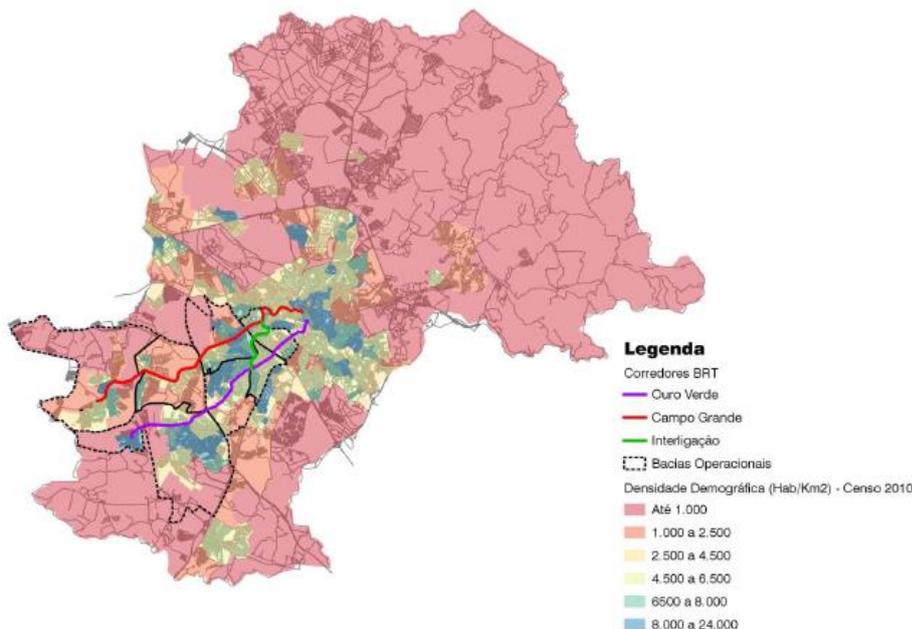


Figura 2.5 – Densidade Demográfica (Habitantes / Km²) – Censo 2010 IBGE – Agregado por zona de tráfego da pesquisa Origem-Destino 2004

Fonte: EMDEC, 2013. Pesquisa O.D. Nesta figura a densidade demográfica principalmente no Centro da cidade, mas nota-se ainda nas extremidades tanto no Corredor Campo quanto do Corredor Ouro Verde que não existe somente na sua extremidade mas no seu percurso.

Este mapa já nos apresenta a questão da densidade no entorno dos corredores e novamente os corredores Ouro Verde e Campo Grande figuram em destaque, agora a mancha apresenta um alta densidade na ligação do eixo centro até ambos terminais, mesmo que no caminho se ultrapassa as duas rodovias.

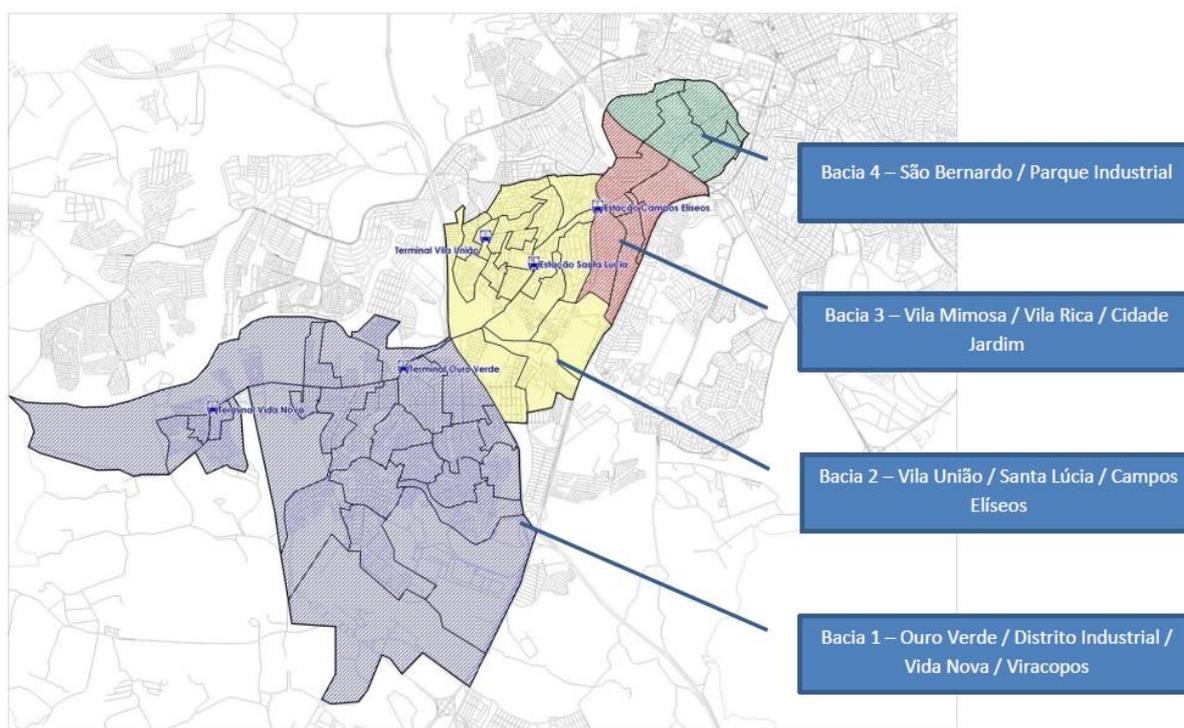
3.5.6 Terminal Vida Nova

O terminal Vida Nova está localizado na Rua José Ferreira de Brito, zona operacional 1, UTB – 48. Inaugurado em 1999, no Conjunto Residencial

Mauro Marcondes, dele partem três linhas com características de linha-tronco: 130 – Terminal Central, 131 – Corredor Central e 136 – Corredor Central, das quais a linha 130 opera de maneira expressa. Em média, por dia este terminal atende cerca de 17 mil pessoas (EMDEC, 2013).

Ainda neste terminal existem as linhas 122 – Campinas Shopping e R rodoviária, que realizam atendimento a outros bairros antes de chegar ao Centro de Campinas, conforme a figura abaixo:

Figura 23. Área de influência do Terminal Vida Nova e Ouro Verde.



Fonte: Projeto Funcional – EMDEC, 2013. Neste mapa podemos observar a área de influência¹¹ do Terminal Vida Nova, que se mistura com a do Terminal Ouro Verde, na bacia 1.

¹¹“As áreas de influência foram estabelecidas utilizando como base as zonas de tráfego definidas pela Oficina Consultores para a realização da pesquisa Origem-Destino contratada pela prefeitura de Campinas em 2004.” (EMDEC, 2013, p. 05).

Neste terminal pode-se apontar a existência de uma linha troncal que conecta o Terminal Vida Nova ao Terminal Central, efetuando parada em todas as estações ao longo do percurso. Nota-se na figura abaixo que o Terminal Vida Nova está localizado em um loteamento isolado da mancha urbana, visualizando-se com grandes áreas vazias no entorno. É interessante ressaltar que a via férrea se torna uma barreira física no território, dificultando uma composição com a mancha urbana e criando a existência de vazios urbanos, o que deixa cada vez mais evidente a fragmentação da cidade de Campinas.

De acordo com a EMDEC (2013), há uma concentração de população de baixa renda nos setores Sul e Sudoeste da cidade de Campinas. A expansão urbana desta área, inclusive a do Terminal Vida Nova, onde houve a implantação do Conjunto Habitacional Vida Nova, caracteriza-se na mancha urbana de forma fragmentada e descontínua. A exemplo de outras moradias populares, estas estão localizadas nas extremidades e ao longo dos eixos viários existentes. Insta consignar que foi na década de 1980 que se iniciou a instalação de conjuntos habitacionais e moradias populares nas extremidades destes eixos, sendo que as alocações das moradias de população de menor renda em áreas distantes do Centro contribuíram para caracterizar a cidade de Campinas como uma cidade fragmentada (EMDEC, 2013).

Figura 24. Localização da Bacia Terminal Vida Nova.



Fonte: EMDEC, 2013. Terminal Vida Nova na extremidade da Bacia do Ouro Verde e os vazios urbanos no trecho do Terminal Ouro Verde até o Terminal Vida Nova.

3.4.7 Terminal Campo Grande

O Terminal Campo Grande está localizado na região homônima. Iniciou suas operações em 1990, na área de operação 2, UTB – 43. Está localizado em uma região formada por diversos bairros (Parque Itajaí, Jardim Maracanã, Jardim Lisa Parque Valença e outros) e foi implantado na Rua Dr. Nelson D’Ottaviano, Parque Valença, em uma saída da Estrada do Campo Grande, que é a continuação da Avenida John Boyd Dunlop, que faz a ligação à região central da cidade. Esta região é de urbanização mais recente, e próxima a diversas ocorrências ao longo dos anos 70-90. Destaca-se nesta região

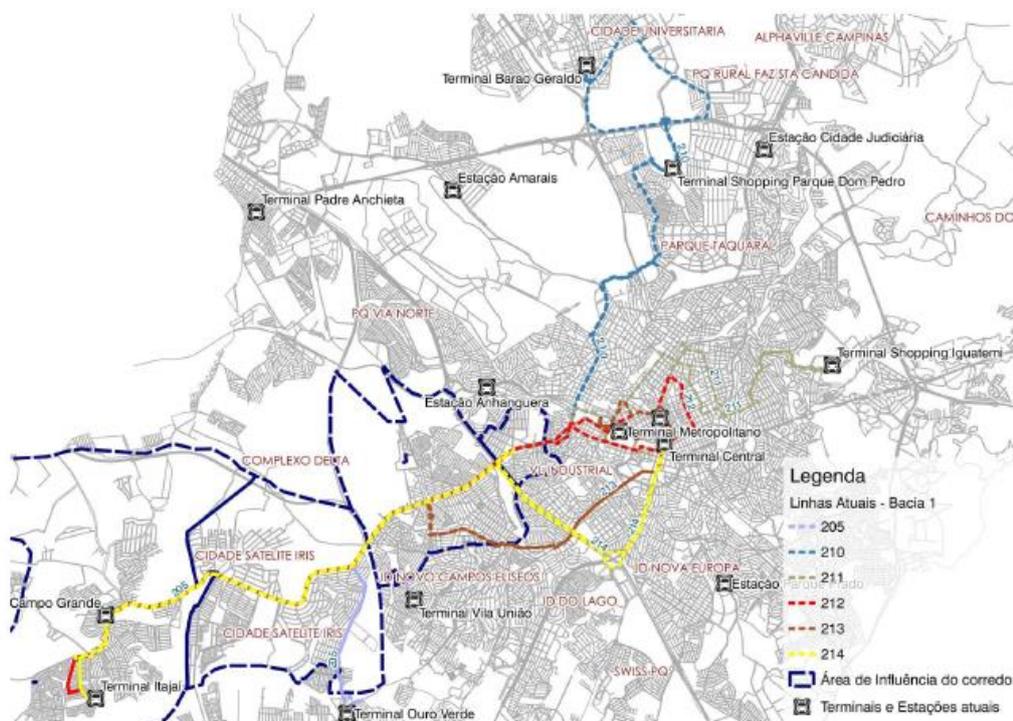
a presença de diversas áreas demarcadas como rural – característica que remete ao início da ocupação da região, que tinha uma vocação agrícola. Segundo a EMDEC:

A área é ocupada principalmente por residências uni e multifamiliares, em terrenos de menor metragem, dentro de loteamentos destinados à habitação popular e conjuntos habitacionais, alguns verticais como o Parque Itajaí e o CDHU do Campo Grande. Em 2012 foi inaugurado na região o Jardim Bassoli, empreendimento habitacional contratado pelo programa “Minha Casa, Minha Vida”, destinado à habitação de famílias com renda entre 0 e 3 salários mínimos, e que possui 2,7 mil unidades habitacionais. (EMDEC, 2013, p.23).

A identificação das áreas de ZEIS na RMC, sendo digno de registro que a área onde se localiza o Terminal Campo Grande possui diversas áreas demarcadas para fins sociais, o que traz para a região um público de baixa renda, que se sobressai por ser o público que mais utiliza o transporte público.

O trajeto das linhas troncais do Terminal Ouro Verde pode ser visto na figura abaixo, indicando que a linha que percorre a maior distância é a de número 201, que segue até a cidade universitária e não passa pela área central da cidade.

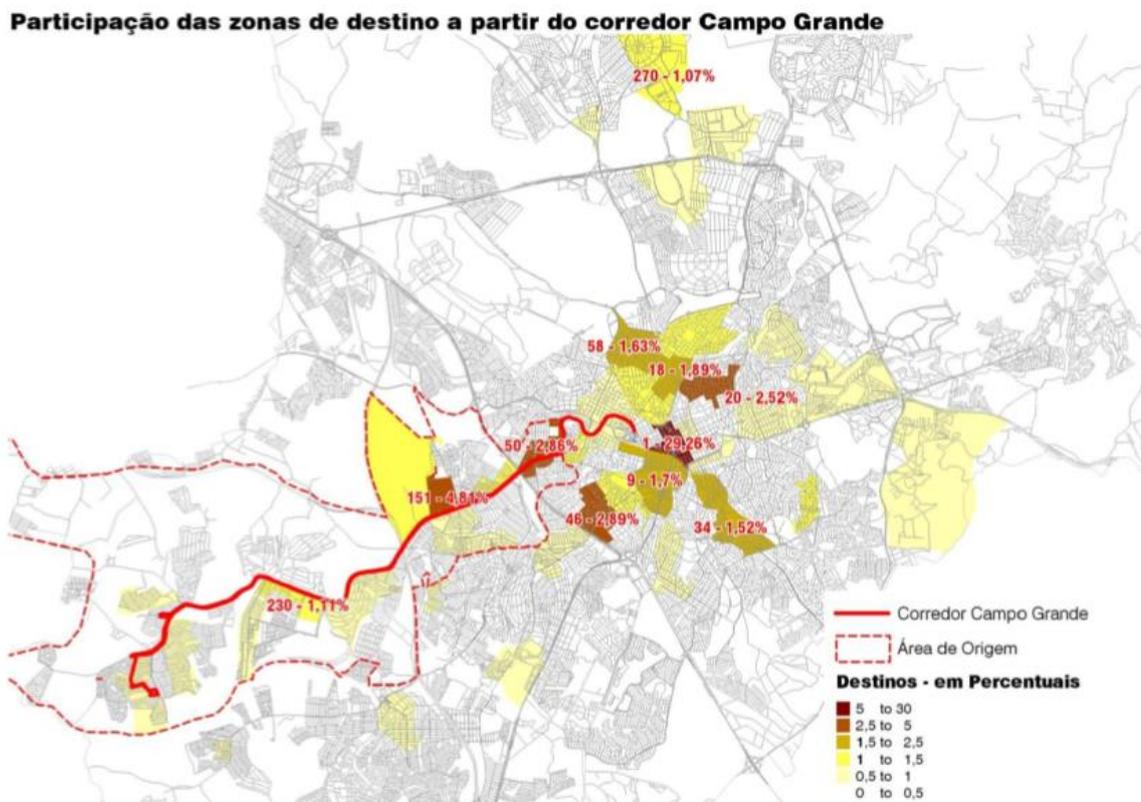
Figura 25. Linhas Troncais do Corredor Campo Grande.



Fonte: EMDEC, 2013. Este mapa apresenta a bacia do Campo Grande e sua área de influência que segue quase até o centro da cidade.

O volume médio de viagens/dia, segundo a EMDEC (2013), é de 18 mil pessoas. Existem linhas que ligam o Campo Grande ao Centro, através do eixo de ligação das Avenidas John Boyd Dunlop e Amoreiras, sendo o Centro da cidade o principal destino com aproximadamente 29% de destino das viagens. Frise-se que por estar na área de influência do corredor Campo Grande, o único sistema Tronco-Alimentado existente, este conta com 10 linhas alimentadoras e 6 linhas troncais.

Figura 26. Principais destinos de viagens originadas na Bacia Operacional do Corredor Campo Grande - Pesquisa O-D 2004.



Fonte: EMDEC, 2013. Este mapa mostra os principais destinos de viagens do Corredor Campo Grande, sendo o principal destino a área central, com 29,26%. Outro dado relevante é o de 4,84% das viagens se destinarem à região onde se localiza a Pucc – na Avenida Jonh Boyd Dunlop, área com significativa presença de comércio e de serviços, mais próximo à região e antes do Centro da cidade.

Observando, ainda, os estudos da EMDEC (2013), a região onde se localiza o Terminal Campo Grande apresenta em parte da sua urbanização, uma ocupação com densidade média/alta e concentra população de renda baixa e média-baixa (à exceção do Residencial Santa Clara). A área é ocupada principalmente por residências uni e multifamiliares, em terrenos de menor metragem, dentro de loteamentos destinados à habitação popular e de conjuntos habitacionais – alguns verticais.

No entorno imediato do terminal verifica-se a presença de alguns equipamentos de comércio e de serviços, mas a parte significativa destes está

alocada no percurso do corredor de ônibus, área na qual se nota a falta de uma centralidade ou alguma área que faça com que os moradores não necessitem ir até o Centro da cidade, atrás de trabalho ou de atividades do cotidiano. Ao longo do percurso até o Centro existe ainda outros pontos de atração como a PUCC John Boyd Dunlop, que atrai 4,51% dos destinos de viagem, e, logo após, o Parque Industrial, Cambuí e Jd. Aurélia, destinos que atraem cerca de 2 % das viagens, cada.

3.4.8 Terminal Itajaí

O Terminal Itajaí está localizado no bairro de mesmo nome, na Rua Cássio Soares Couto. Inaugurado em 1999, na zona operacional 2, UTB – 46. O Terminal atende em média 5 mil passageiros por dia, segundo a EMDEC (2013). Está situado no eixo 2 e fisicamente em uma das extremidade do bairro. Ao lado do terminal e do bairro (área de influência imediata) não se verificam sinais de crescimento significativo ou mesmo de algum comércio ou serviço de grande atração.

dos bairros. Inicialmente parte destas linhas que saem do Terminal Itajaí segue sentido ao Terminal Campo Grande.

Abaixo, a figura demonstra a localização do Terminal Itajaí e as linhas alimentadoras, verificando-se que ele é o último terminal desta parte do sistema.

Figura 28. Linhas Alimentadoras do Terminal Itajaí.

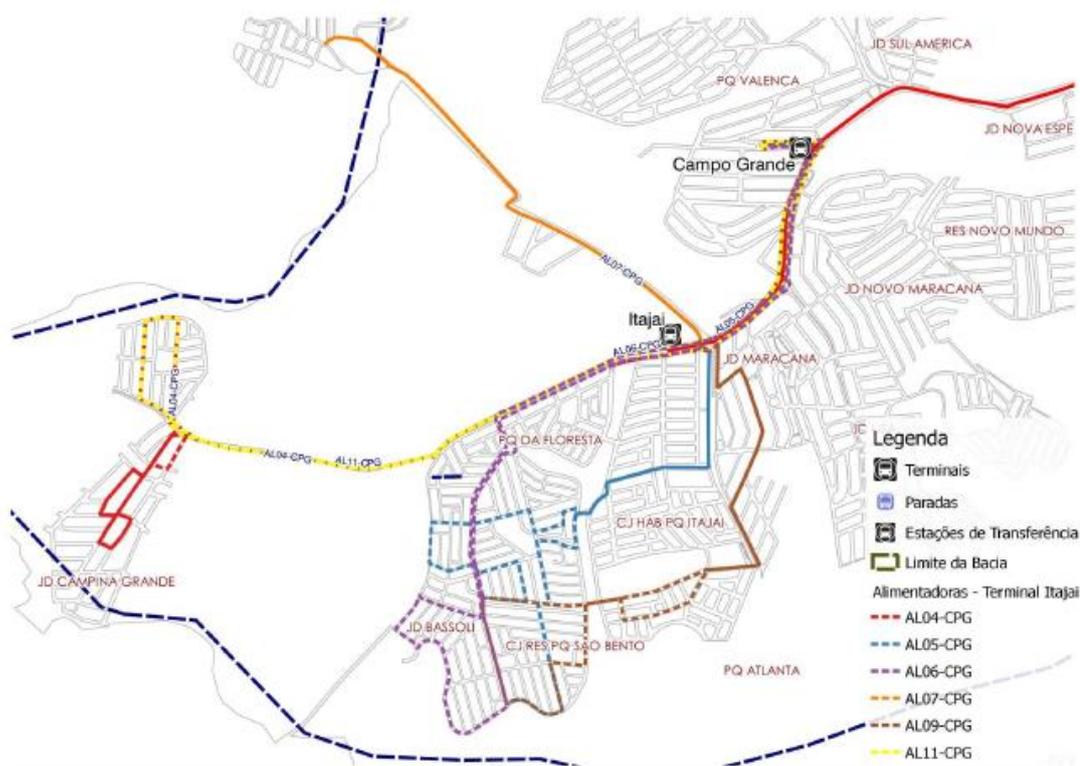


Figura 7.8 - Linhas Alimentadoras propostas para o corredor Campo Grande – Bacia 1 – Terminal Itajaí

Fonte: EMDEC, 2013. Este mapa da linearização apresenta as principais linhas que alimentam o Terminal Itajaí e o limite da bacia de abrangência do Terminal.

Por fim, observamos que este terminal se localiza em umas das extremidades não somente da região, mas da cidade. Esta localização acaba

por dar características distintas a este terminal, se comparado com outros terminais maiores e de maior inserção na mancha urbana. No entorno do terminal há baixa atratividade de comércio e de serviços, tornado-o o maior ponto de atração de viagens de sua área.

3.4.9 Terminal Padre Anchieta

O Terminal Padre Anchieta foi inaugurado em janeiro de 1999 e atende em média 12 mil passageiros por dia. Localizado na zona operacional 2, UTB – 13, é o ponto de parada de oito linhas do sistema municipal de transporte público coletivo. O Terminal fica localizado na Rua Papa São Dionísio, 395, bairro Padre Anchieta.

Consoante a EMDEC (2013), a zona de locais onde estão localizados os Terminais Ouro Verde e Campo Grande, juntamente com a região do Terminal Padre Anchieta, se sobressaem como grandes produtoras de viagens na cidade de Campinas. Constata-se na figura abaixo a proximidade do Terminal Padre Anchieta com o entroncamento das Rodovias Anhanguera e Dom Pedro I, estando fora do mapa a ligação da Rodovia Anhanguera com a Rodovia dos Bandeirantes.

Figura 29. Terminal Padre Anchieta.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google Imagens. [Terminal Padre Anchieta e Entorno Macro]. [2015]. Este mapa mostra a presença do Terminal Padre Anchieta e em seu entorno a presença de condomínios de edifícios e, mais acima, nota-se a presença da Rodovia Anhanguera.

Na imagem acima podemos notar que o Terminal Padre Anchieta se localiza próximo a uma grande rotatória e dela saem quatro eixos viários que são cercados por conjuntos habitacionais.

3.5 Região Central

Não vamos aqui abordar sobre a história da região central de Campinas, por entender que este tema já foi abordado no capítulo anterior, isto é, a história da cidade de Campinas se mistura com o surgimento e expansão do Centro de Campinas. Iremos tratar neste tópicos questões atinentes à localização e a algumas características desta região e seus terminais, mas quando necessário recorreremos à história.

A área central possui 159,137 Km², correspondendo a 19,97% da área do município. A população desta região, segundo o Censo Demográfico de 2010 era de 621.426 habitantes, estando toda no interior do perímetro urbano legal. Segundo dados do cadastro do IPTU/ 2005, dentre as nove macrozonas de planejamento definidas no Plano Diretor de 2006, ela é a que apresenta o maior número de lotes vagos, perfazendo um total de 31.030 lotes em loteamentos aprovados, o que corresponde a 32,95% em relação ao total de lotes do município, totalizando 2.080,52 ha.

Esta área é considerada pelo Plano Diretor de 2006, em quase toda a sua totalidade, localizada em zona urbana (existe apenas uma pequena área rural na porção sul da macrozona ao longo do trecho da Rodovia Anhangüera - SP 330). Nela, estão compreendidos o centro histórico de Campinas e o centro expandido, local onde se situam os bairros com maior verticalização e ocupação da cidade. Outro ponto de realce para esta área é que ela é delimitada externamente pelo anel rodoviário constituído pelas Rodovias dos Bandeirantes - SP 330 e Dom Pedro I - SP 65. Com efeito, a área é marcada pela adequada infraestrutura e mais bem dotada de equipamentos públicos do município, ainda sendo parcialmente seccionada pela Rodovia Anhangüera - SP 330 (no sentido Noroeste/Sudeste) e pela Rodovia Santos Dumont - SP 075.

Diferentemente da Região Oeste, a Região Central possui o maior número de bairros de classe média/alta e concentra o maior número de atividades, dentre elas comércio e serviços do município. Merece destaque o centro consolidado, que apresenta diversos tipos de atividades e equipamentos urbanos e em seu entorno imediato a existência de bairros residenciais.

3.4.7 Região central de Campinas e a configuração atual de seu sistema viário e de transportes

A região central de Campinas se destaca por ser a mais bem atendida pela infraestrutura da cidade, além de possuir elevada taxa de densidade populacional e elevado índice de motorização, segundo o Caderno de Subsídio Plano Diretor de 2006.

A infraestrutura viária central da cidade é atendida por vias estruturais antigas, que acabam por prejudicar a circulação na área central. Existe ainda um anel próximo ao Centro que é composto pelas Avenidas Moraes Sales, Senador Saraiva, Orosimbo Maia e Anchieta, e de um segundo anel, formado pelas Avenidas Aquidabã, Lidgerwood, Andrade Neves, Barão de Itapura e Brasil, e Ruas Santa Cruz, Coronel Silva Teles e Coronel Quirino.

Outra característica desta região, embora mais distante do Centro é a sua própria limitação, que é feita pelo anel metropolitano circunscrito pelas Rodovias Anhangüera SP 330, Dom Pedro I - SP 65, Bandeirantes - SP 348 e concentra vultoso número de equipamentos de caráter regional e metropolitano.

Já na questão do transporte urbano, o Plano Diretor (2006) destaca alguns problemas, que ocorrem por causa da estrutura viária disponível, da estrutura operacional e das características da demanda nesta área. O transporte apresenta extensa cobertura, com grande dispersão de itinerários

que são canalizados pelos corredores das Avenidas Amoreiras, John Boyd Dunlop, Robert Bosch/Lix da Cunha, e pelas próprias Rodovias Anhangüera e Santos Dumont, os quais também interligam a Macrozona 5 ao Centro.

O atendimento por transporte coletivo, heterogêneo, é dificultado pela deficiência de viário e pela intensa demanda manifesta. Na área central e entorno, a grande concentração de atividades de comércio e serviços atrai grande número de viagens, gerando problemas de congestionamento, superlotação de veículos, aglomeração de usuários de ônibus nos pontos e nos acessos aos terminais. (SEPLAMA, 2006, p.200).

Existem corredores estruturais que fazem a ligação do Centro aos bairros, constituídos pelas seguintes vias: Rodovia Santos Dumont, Avenida das Amoreiras, Avenida John Boyd Dunlop, Avenida Lix da Cunha, Avenida Brasil, Estrada dos Amarais, Rodovia Gal. Milton Tavares de Souza - SP 332, Rodovia Adhemar Pereira de Barros - SP 340, Avenida N. Sr^a de Fátima/Avenida Carlos Grimaldi, Avenida Moraes Sales/Rodovia Heitor Penteado, Avenida Francisco de Paula Souza/Avenida Abolição.

Percebe-se, assim, a existência de uma região bem atendida de infraestrutura, mas que apresenta uma área central com ruas que dificultam a circulação, o que remete à origem da cidade de Campinas e à sua expansão mais compacta e, de certa forma, as vias estreitas são oriundas do processo de formação histórico da cidade. Deve-se mencionar, ainda, que esta área possui anéis externos que ajudam o trânsito de veículos na área central, isto é não obrigam o tráfego a circular nas ruas mais centrais da região. Destacamos que a área é a que mais possui terminais na cidade: o Terminal Mercado, Terminal Central, Terminal Iguatemi, Terminal Dom Pedro, Terminal Vila União e, por fim, o Terminal Rodoviário, sendo que a presença deste último aumenta a área de influência da região com um viés que transborda as divisas da cidade.

3.4.8 Terminal Central

O Terminal Central se destaca por ser o principal terminal da cidade, pois atende aproximadamente 70 mil usuários por dia. Foi inaugurado em 1985 e reinaugurado em 2009. Atendendo 32 linhas, está localizado na borda do centro histórico da cidade, na Rua Cônego Cipião, e no centro do complexo Viário Vicente Cury (EMDEC, 2003).

Figura 30. Localização do Terminal Central.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens. [Terminal Central]. [2015]. Esta imagem apresenta o Terminal Central localizado no centro do complexo Viário Miguel Vicente Cury.

A localização deste terminal se destaca, primeiro, por estar situado no centro de um complexo viário, com vários eixos que seguem em direção ao centro da cidade e até mesmo às Rodovias Santos Dumont, Anhanguera e Bandeirantes.

Observa-se que em seu entorno predomina o comércio informal, que acaba se misturando ao acesso de passageiros do terminal, pois parte dos acessos se dá pela passagem abaixo da via e o comércio está ao redor destes corredores de acesso.

3.4.9 Terminal Mercado

O Terminal Mercado foi inaugurado na década de 1970, e se localiza ao lado do Mercado Municipal de Campinas, na zona operacional Centro, UTB – 34, na Rua Álvares Machado. O Mercado Municipal foi inaugurado em 1908 e em um de seus lados, onde fica o setor da peixaria, era a antiga plataforma de trem que passava por esta área da cidade (SETEC, 2015).

O Terminal Mercado fica na rua ao lado do Mercado Municipal e possui 1,9 mil m² de área construída e por dia passam aproximadamente 20 mil usuários. De acordo com Oliveira (2012), foi o primeiro ponto da cidade a se estruturar como terminal.

Figura 31. Terminal Mercado.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens. [Terminal Mercado]. [2015]. Localização do Terminal Mercado e Mercado Municipal.

Comparado com o Terminal Central, a localização do Terminal Mercado difere por estar ao lado de uma Avenida e não no meio de um complexo. No seu entorno sobressai o Mercado Municipal de Campinas e nas ruas adjacentes, assim como no Terminal Central, existe também um intenso mercado informal que circunda quase todo seu entorno imediato. Destaca-se que o Mercado Municipal ao lado possui características de não ser um grande atacadista, mas um mercado que atende ao varejo.

3.5 Terminal Dom Pedro

O Terminal Dom Pedro, localizado na Avenida Wagner Samara, no bairro Jardim Santa Genebra, foi inaugurado em 2002 e serve de ponto de parada para 13 linhas. Ele atende aproximadamente 18 mil usuários por dia (EMDEC, 2015) e está localizado na UTB - 24, área operacional 3 (Oliveira, 2012).

A sua localização ao lado do Shopping de mesmo nome o marca. Cumpre registrar que a densidade residencial no entorno imediato deste shopping é baixa e existe uma APP bem próxima ao terminal, que se torna uma barreira física entre ele e algumas residências, dificultando e alongando o caminho da área residencial ao terminal.

Na área do entorno do Terminal Dom Pedro, temos em evidência o Shopping Dom Pedro, que atende a demanda de comércio e de serviços da região. A função e a representatividade deste equipamento na área será tratada mais a frente, no próximo capítulo.

Figura 32. Parque Dom Pedro Shopping e Terminal Dom Pedro.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens [Terminal Dom Pedro]. [2015]. Percebe-se que a localização do Terminal Dom Pedro esta totalmente ligada com o Shopping Dom Pedro, o que se nota pelo resto do entorno que não existe nenhum tipo de construção apenas área de vegetação.

De acordo com Villaça (1998), as vias regionais se destacam , pois são elementos de atração da expansão urbana, surgindo de acordo com uma demanda extraurbana. Mesmo possuindo relação direta com o tecido urbano, estas vias são determinadas pela demanda regional que atendem, isto é, elas influenciam no transporte intraurbano, atraindo uma grande expansão urbana,

esta observação é o que podemos observar nas imediações do Parque Dom Pedro Shopping.

Junto com a implantação do Parque Shopping Dom Pedro, às margens da Rodovia Dom Pedro I, se inicia o surgimento de diversos condomínios e loteamentos fechados no seu entorno, confirmando a teoria de Villaça, pois mesmo estando em uma área valorizada o empreendimento possui boa acessibilidade regional e está em uma área predominantemente residencial com boa acessibilidade e pouca oferta de atividades de comércio e de serviços.

Mesmo próximo às rodovias, o shopping está localizado dentro do tecido urbano do município de Campinas, em área próximo ao Taquaral, bairro próximo ao Centro da cidade. Esta proximidade do shopping com as Rodovias e com o Centro faz com que o empreendimento seja de fácil acesso, tanto da área central do município quanto da região metropolitana.

Concluimos aqui que mesmo estando no tecido urbano da cidade de Campinas e próximo ao Centro, o Parque Shopping Dom Pedro está em uma área sem influência direta do Centro da cidade, seja historicamente seja no seu sistema viário, ao passo que a relação deste equipamento com a rodovia o diferencia do centro tradicional, já que para esta área a rodovia é de suma importância tanto no acesso quanto na circulação.

3.6 Terminal Iguatemi

Terminal Iguatemi, localizado na área operacional 3, UTB -14, foi inaugurado em 2002. Em média, circulam diariamente 12 mil usuários. Como o Terminal Dom Pedro, este terminal não se localiza em nenhum eixo de transporte do sistema viário, isto é, não está próximo a algum corredor, e foi construído pelo Shopping Iguatemi para servir de ponto final e operacional para

as linhas que tiveram de ser criadas e prolongadas para o atendimento ao shopping (Oliveira, 2012).

Figura 33. Shopping Iguatemi.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens. Terminal Iguatemi (2015). Localização do Shopping Iguatemi.

Na figura acima notamos que o Shopping Iguatemi está isolado no território, ou seja, o shopping está segregado da mancha urbana conta com um vazio urbano no seu redor, existindo um supermercado e uma loja de móveis nos terrenos vizinhos – empreendimentos que possuem apenas acesso pela Avenida Mackenzie, a qual acessa a Rodovia Dom Pedro.

Figura 34. Localização Shopping Iguatemi e Terminal Iguatemi em 2002.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens. Terminal Iguatemi (2002). A imagem acima mostra em destaque o Shopping Iguatemi, na qual notamos que no entorno imediato existe grandes vazios urbanos.

Comparando a imagem de 2002 ano da imagem acima com a imagem abaixo do ano de 2015, se nota que de fato existe algum tipo de ocupação no entorno do Shopping Iguatemi, porém, com menor intensidade da apresentada no Parque Shopping Dom Pedro, lembrando que ao redor do Iguatemi não existe nenhum tipo de reserva ambiental o que não impede uma ocupação maior do uso do solo, diferente do que observamos no Dom Pedro.

Figura 35. Localização Shopping Iguatemi e Terminal Iguatemi em 2015.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens [Terminal Iguatemi] [2015]. Esta imagem apresenta o entorno do Shopping e do Terminal Iguatemi no ano de 2015. Verifica-se que quase não existe alteração no seu entorno ou mesmo uma ocupação mais incisiva. Em suma, apresenta as mesmas características e na área interna do Shopping se nota que houve um aumento da construção.

De acordo com estudos realizados pela Johnson Controls (2012), o Iguatemi Campinas foi inaugurado em 1980. Atualmente, o Iguatemi Campinas está entre os dez maiores centros de compras em vendas por metro quadrado e é a principal referência de comércio em uma área de influência de 65 municípios. Esta abrangência se deve pela proximidade com a Rodovia Dom Pedro I, e a localização do empreendimento na RMC.

Em sua última expansão o Shopping Iguatemi se torna o maior em Área Bruta Locável do grupo Iguatemi. Ao todo, o empreendimento recebeu 19 mil m² extras, com 72.620 m² de ABL (Área Bruta Locável - ou seja, área de lojas).

De acordo com Mitica Neto (2008) o shopping Iguatemi é representado em 88% pelo público de classe A e B, esta aposta neste público ocorre quando é inaugurado o Parque Shopping Dom Pedro que aposta em público que vai das classes A a D.

Diferentemente do Parque Shopping Dom Pedro, o Iguatemi somente pensa na regionalização do seu empreendimento quando surge de fato a concorrência, para isto houve uma remodelação e ampliação do empreendimento que procurou atender a demanda do público dos condomínios em fim de alto padrão localizado no entorno das rodovias próximas ao shopping.

A expansão e remodelação do shopping, não se deu somente no interior do terreno, mas também nas vias de entorno obras no sistema viário estas obras, ainda segundo Mitica Neto (2008, p.239) “fazem parte de um plano maior de desenvolvimento para toda a gleba onde está localizado o empreendimento, atualmente de propriedade da FEAC.”

O plano de desenvolvimento não previa somente o shopping como beneficiário mas se criava um corredor de serviços que vai desde o shopping até alguns outros empreendimentos, onde estão as lojas Leroy Merlin (materiais de construção) e Decathlon (esportes) e de onde em 2015 se inaugurou a ampliação da Avenida Mackenzie que liga a região ao distrito de Sousas.

O Terminal Iguatemi diferente do Terminal Dom Pedro que foi inaugurado poucos meses após a inauguração, teve o início de suas operações apenas em 2002, o fluxo deste terminal de acordo com a EMDEC (2015) gira em torno de 18 mil viagens dia.

O Iguatemi nos mostra que diferente dos centros urbanos ele possui como vantagem uma maior facilidade de adaptação, que deriva não somente do espaço físico mas também dos modelos de propriedades adotados em sua implantação no qual acaba por gerenciar o espaço coletivo e da própria

diversidade de atividades que estão diretamente ligadas a entidades gestora do empreendimento.

Este capítulo nos apresentou diversas áreas espalhadas pela cidade, e alguns dados de extrema relevância caso dos terminais localizados a cerca dos shoppings, isto é a partir destes dados conseguimos nos aproximar do objetos de estudo deste trabalho, onde escolhemos áreas que de fato entendemos inicialmente ser uma referencia de sua região e mesmo colaborar de alguma forma para a produção da cidade me seu entorno.

Iremos destacar no capítulo seguinte o centro tradicional, este por possuir não somente o valor histórico mas também ser o principal local de atração de viagens que determinado pelo terminal central, buscamos também o terminal Ouro Verde por se apresentar como um dos principais terminais na cidade, pelo volume de viagens gerada, e atingir uma população de classe de renda mais baixa.

Por último o Terminal Dom Pedro, que diferente dos outros dois acima citados possui o shopping Dom Pedro como um grande agente de produção so espaço e não somente, mas o maior potencializador da centralidade, esta que não abrange somente o espaço intraurbano e sim a área regional.

CAPÍTULO IV
AS NOVAS CENTRALIDADES E SUA
CONSOLIDAÇÃO E RELAÇÃO COM CENTRO
TRADICIONAL DE CAMPINAS

4.1 Introdução

Serão analisados aqui três terminais localizados no município de Campinas, cada qual com características específicas cujas instalações e adjacências que são considerados como pontos de novas centralidades no âmbito municipal e/ou possuir uma centralidade – área de influência – apenas local, de suporte aos bairros da região, ou mesmo regional, determinado pelo uso das respectivas linhas que operam nos respectivos terminais.

As áreas macro de influência adotada, explicitadas no capítulo anterior, são coincidentes com as áreas operacionais de transporte definidas pela EMDEC conforme. As áreas operacionais são articuladas em torno de cinco eixos, dos quais analisaremos três: primeiro, aquele que abrange o Centro da cidade que inclui o Terminal Central e o Terminal Mercado, chamado de eixo Centro; segundo, o eixo 1 que segue na linha do corredor Ouro Verde e possui em seu percurso o Terminal Ouro Verde; e, por fim, o eixo 3, onde está localizado o Terminal Dom Pedro.

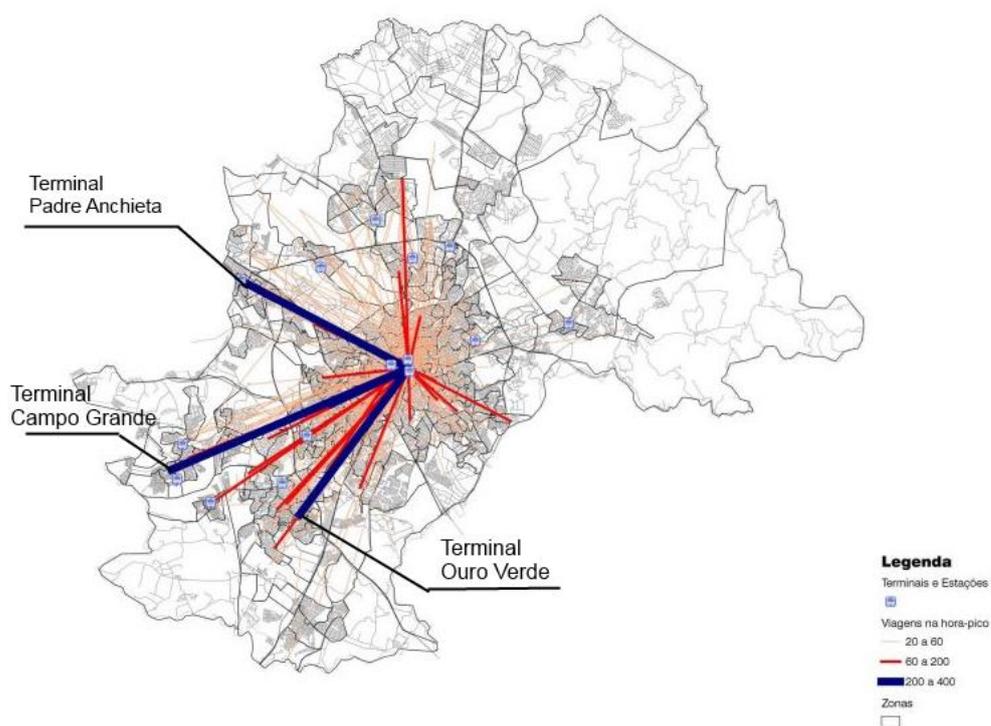
A escolha do eixo Centro deriva da articulação feita por este eixo e seus Terminais com os outros eixos e terminais da cidade, lembrando que se trata da principal área de atração de viagens na cidade, conforme dados da EMDEC, já que apresenta as áreas atrativas de viagens com a maior parte delas destinadas à área central do município (19%), ao Cambuí (1,8%), à Vila Itapura (2%), ao Taquaral (1,8%), a região da Unip/Extra Abolição (1,82%), a Unicamp (2,1%), aos bairros São Bernardo (1,8%) e Parque Industrial (2,4%), ao Jardim Londres (1,4%) e ao entorno do Terminal Ouro Verde (1,4%).

Por sua vez, o eixo 1 foi escolhido por abrigar o maior terminal fora da área central e pelo elevado número de viagens geradas fora da área central. As principais áreas produtoras de viagem, segundo a pesquisa Origem-Destino (2003) da Oficina Consultores, são a área central (8,9%), o Cambuí (2%), a

Região dos DICs (2,3%), o entorno do Terminal Ouro Verde (1,8%), a região do Campo Grande / Parque Itajaí (1,7%) e o Bairro Padre Anchieta (1,8%).

Por fim, a escolha do eixo 3 se deu em razão da presença, ao lado do Terminal Dom Pedro, do Shopping Dom Pedro, equipamento privado comercial cuja demanda de geração de viagens exigiu a implantação do Terminal Dom Pedro. Lembra-se, ainda, que a localização do Shopping Dom Pedro foi escolhida devido à questão regional, isto é, pois está próximo à Rodovia Dom Pedro I, o que facilita o acesso vindo de outras cidade da RMC.

Figura 36. Principais pares-viagens da pesquisa.



Fonte: Oficina Consultores, 2004. Na figura, as linhas mais grossas nos mostram uma ilustração dos maiores desejos de viagens na hora pico, dentro da cidade de Campinas.

Nesta imagem acima fica bem demarcado a viagens para a zona oeste, de Campinas, representado pelos terminais Ouro Verde, Campo Grande e Padre Anchieta, estes que em hora pico são os principais terminais de geração e atração, lembrando ser a zona oeste de Campinas, a segunda área da cidade em volume de pessoas da cidade, perdendo apenas para área central.

Observa-se que na cidade surgem novos pontos de atração além do centro principal, novas centralidades em razão do crescimento urbano, mas que só se faz possível com a junção de vários fatores, dentre eles o desenvolvimento do transporte, não só do particular como o público também.

Entendemos que existe uma distribuição dos fluxos populacionais pela cidade e que os terminais de ônibus urbano podem registrar esses fluxos, o que pode evidenciar centralidades que são potencializadas a partir destes terminais.

4.2 Terminal Central de Campinas: o centro tradicional

A localização geográfica do Centro tradicional de Campinas está historicamente ligada à mobilidade, o que foi destacado no Capítulo I deste trabalho, ao abordar que desde no início de sua história a localização de Campinas se deu ou pelo entroncamento ou através de seus diversos planos de desenvolvimento, como o de Prestes Maia ou o de Melhoramentos, dos quais parte deles se baseava no sistema viário. Rememoramos que a mobilidade urbana não se trata somente do transporte de veículos motorizados, porém, o histórico de planos que envolvem mobilidade da cidade de Campinas se baseiam apenas neste modal.

Desde o início da ocupação do local da área central da cidade de Campinas no início antes mesmo de ser considerado uma Vila, a região onde

hoje se localiza a cidade era passagem para a abertura do caminho para Minas de Goiás, e anos depois, quando a localização da cidade se torna um pouso para os tropeiros descansarem das longas viagens, percebe-se que a cidade já se notabilizava como um entroncamento para acesso ao interior.

Hoje, esta notoriedade na sua localização faz com que a cidade seja um dos principais entroncamentos rodoviários do estado de São Paulo, pois, além da localização destacada, a cidade possui ainda o Aeroporto de Viracopos, que transporta em média 7,6 milhões de passageiros e possui uma área de carga como uma das principais atividades relacionadas ao mesmo (CAPPA, 2013).

Retomando os terminais, analisaremos primeiro o Terminal Central, que está implantado na parte central do Viaduto Miguel Vicente Cury. Inicialmente, o viaduto foi projetado como ponte-rotatória viária que servia simultaneamente para transposição do antigo Complexo Ferroviário da FEPASA e para a articulação do sistema de tráfego da área central com a região sul da cidade. As obras do viaduto foram inauguradas em 1963, como símbolo do "progresso" de Campinas. Sua parte central, hoje ocupada pelo terminal, possuía uma grande praça com um relógio que se transformou, por um período, em um cartão postal da cidade (BICALHO, 2004).

Figura 37. Viaduto Miguel Vicente Cury e a Praça Opera do Guarani.



Fonte: Cartão Postal dos anos 1980, autor desconhecido. Esta grande área verde no centro da foto é onde está localizado hoje o Terminal Central de Campinas.

A imagem acima mostra ao fundo em cima do lado esquerdo a presença da estação FEPASA, que antes dos terminal de ônibus era o principal modal de acesso a cidade de Campinas a praça deu lugar ao Terminal Central e está cercada por comércio informal, o qual fica disposto debaixo do complexo viário.

Figura 38. Imagem do Centro de Campinas e dos Terminais que o compõe.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. Neste mapa destacamos os terminais urbanos e interurbanos, bem como os dois eixos principais de comércio: a Rua 13 de Maio e A Rua Alvarez de Machado.

O mapa acima demonstra a importância da área localização da área central de Campinas, destacamos inicialmente a estação FEPASA, como o primeiro equipamento de mobilidade locada no centro da cidade na sequencia segue os terminais mercado e central, lembrando que o mercado foi o primeiro terminal a se instalar na área antes mesmo do Terminal Central. Outro ponto que se destaca é a rodoviária e do terminal intermunicipal a cerca do centro tradicional marcando cada vez mais a importância como entroncamento viário da cidade.

Marcamos no mapa duas vias a Rua 13 de maio e a Rua Alvarez de Machado ambas vias destinadas ao comércio, enquanto a primeiro se destaca

como uma das principais vias porém do comércio formal a segunda prevalece o comércio informal em quase toda sua extensão, sendo também a principal via de ligação dos dois terminais.

Abaixo segue uma imagem ampliada do Terminal Central, na qual se nota que está localizado em um grande entroncamento viário, próximo à estação férrea viária – hoje desativada para transporte de passageiros, mas um dos principais agentes de potencialização do Centro de Campinas.

Destacamos outra vez neste mapa a presença dos eixos de comércio, sobre os quais discorreremos na sequência do trabalho, como ressaltamos acima o eixo da Rua 13 de maio é eixo mais antigo e onde se concentra o comércio formal da região, ao passo que no eixo da Rua Alvarez de Machado se concentra o comércio informal, que é mais recente.

Figura 39. Imagem do Terminal Central e Estação FEPASA.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google Imagens, 2016. Este mapa mostra a proximidade entre a Estação FEPASA, que de alguma forma marca uma grande barreira física no centro da

cidade, e que hoje está desativada para passageiros, e o Terminal Central no centro do Complexo Viário Miguel Vicente Cury.

A proximidade das duas estações, a Férrea e o Terminal Central, é representativa, pois nos mostra dois equipamentos públicos que possuem sua importância em períodos diferentes na cidade. A ferrovia era um dos principais meios de transporte de chegada à cidade e não somente de passageiros mas de carga, e outro o central onde a questão viária se sobrepõe com seus complexos de viadutos, ruas e avenidas.

Ressaltamos a localização de ambos (Estação FEPASA e Terminal Central), primeiro, por estarem no Centro tradicional da cidade, sendo importante notar ainda a proximidade entre os dois, o que demonstra a força de centralidade que este local possui e que acaba se adaptando ao modo de circulação com o passar do tempo. Inicialmente se dispunha de transporte ferroviário, não somente para carga mas também para passageiros, e com o tempo o este modal é alterado para o rodoviário, fazendo com que o transporte sob pneus prevaleça.

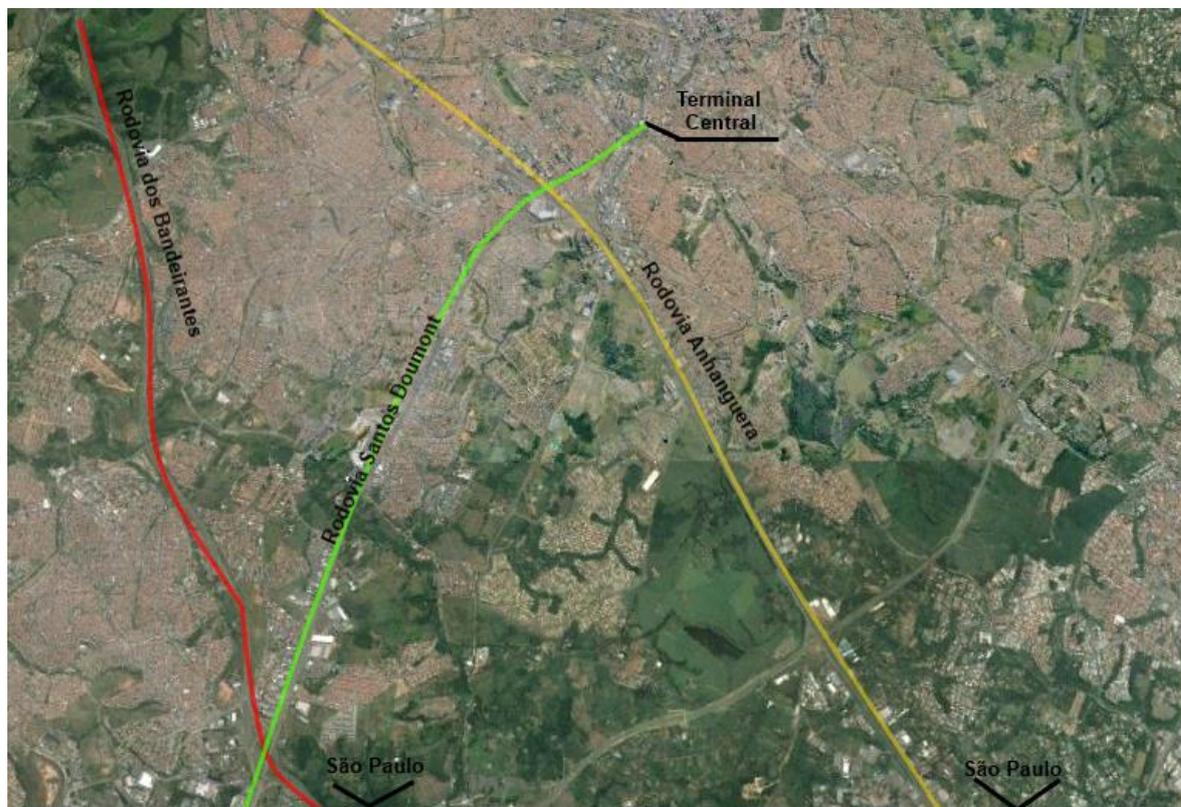
A estação férrea, conhecida como Estação FEPASA, surge em 1868, marcando o início do ciclo ferroviário paulista. Ela é uma das principais ligações da malha férrea à cidade de São Paulo e que segue para o porto de Santos. Inclusive, também foi o principal polo de articulação dos caminhos que levam ao interior e com isso podemos observar que o Centro de Campinas possui historicamente uma ligação ligada a mobilidade que vai além do seu território. Segundo Goulart:

Assim, tanto por sua importância quanto pela articulação física com as outras ferrovias, a estação de Campinas é um símbolo de uma etapa de desenvolvimento do Estado de São Paulo. Toda a história ferroviária da província e depois estado de São Paulo está ligada à estação de Campinas. (GOULART, 2004, p.19).

Esta afirmação de Goulart nos demonstra o quanto importante é esta estação para a cidade de Campinas, pois, além de fazer parte do desenvolvimento da cidade, ela articulava o movimento férreo do estado de São Paulo.

Acerca do Terminal Central este possui uma ligação quase que direta com a cidade de São Paulo através das rodovias, isto é, se seguirmos pela Avenida João Jorge, que é uma das saídas do viário que cerca o terminal esta nos levará quase que em linha reta a ligação com as principais rodovias da região, alcançam-se assim as Rodovias Anhanguera dos Bandeirantes, que seguem para a cidade de São Paulo. Da mesma sorte, no outro sentido as referidas Rodovias rumam para o interior paulista, destacando-se também a Rodovia Santos Dumont, que liga a cidade de Campinas à região de Sorocaba.

Figura 40. Principais rodovias no entorno do Centro de Campinas.



Fonte: Desenvolvido partir do Google Imagens, 2016. O Terminal Central está ligado às duas principais Rodovias da Região (Bandeirantes e Anhanguera) e à Rodovia Santos Dumont, que liga a região de Campinas à de Sorocaba.

Abaixo apresentamos um comparativo da área central com as áreas escolhidas para a análise deste trabalho. Utilizaremos neste momento a Unidade Territorial Básica para delimitar alguns dados quando necessário.

Tabela 5. População e densidade por km², áreas objeto de estudo.

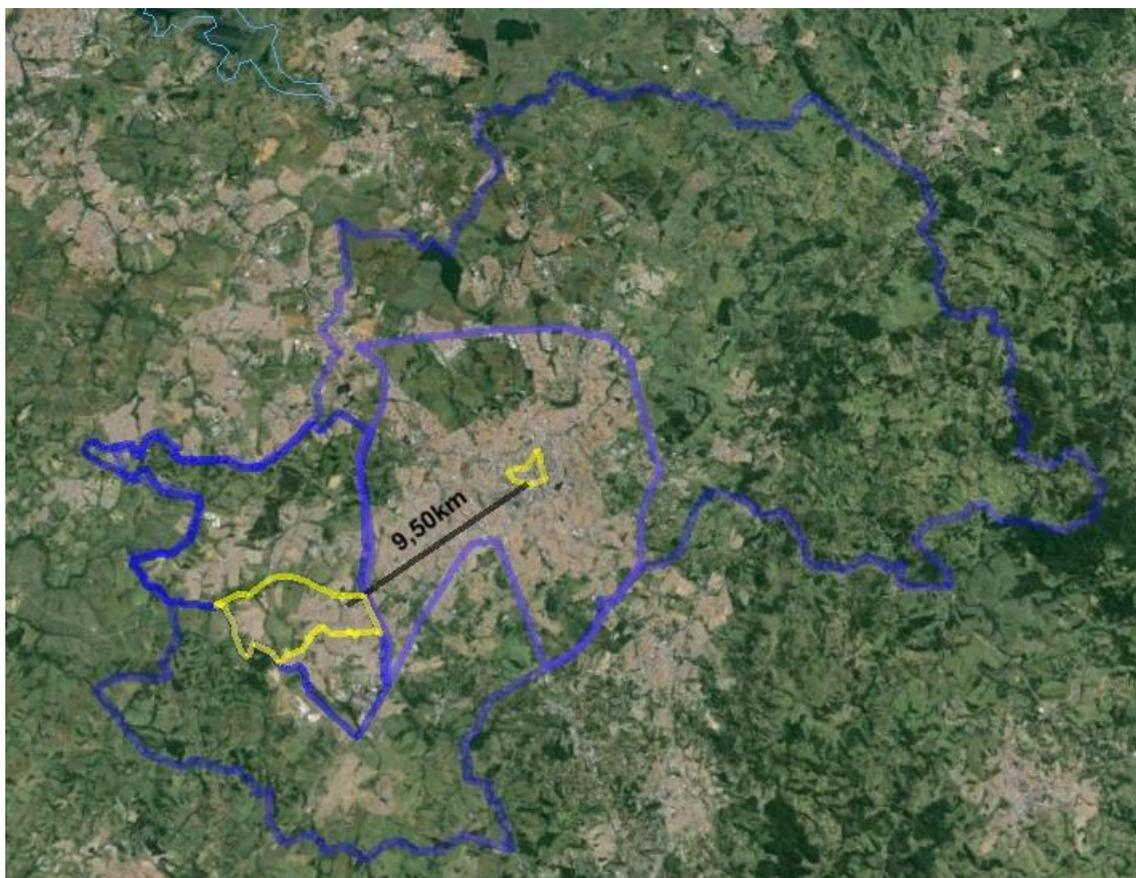
UTB	BAIROS	População	Área (km ²)	Densidade hab/km ²
34	Centro	13458	1,285	10472,15
48	Mauro Marcondes, Ouro Verde, Vista Alegre	58331	14,884	3919,06
24	Mansões de Sto. Antônio, Sta. Cândida	6492	3,743	1734,64

Tabulação: CSPA - Deplan / Seplan

Fonte: Censo demográfico 2010 – IBGE – Geoprocessamento CSPA – DEPLAN/SEPLAN. O destaque destas tabelas ficam por conta da população na UTB 48, que está localizada afastada do Centro da cidade e possui números significativos de população.

Conforme informamos na Capítulo III onde a região oeste da cidade de Campinas se destaca no número de habitantes, em uma amostra menor que é o caso da UTB na tabela, notamos que a UTB - 48 se destaca no volume de habitantes em valores bem acima da UTB – 24 área central, estes números implicam no planejamento do transporte na cidade mais complexo, como observamos anteriormente com o volume de viagens geradas desta região para o centro da cidade que acaba por sobrecarregar o sistema em horários de pico.

Figura 41. Distância entre as UTB 48 e UTB 24.



Fonte: Desenvolvido partir do Google Imagens, 2016. Em destaque a distância entre o Centro da região central de Campinas e a região do Ouro Verde, área que destacamos nas tabelas a sua população.

A imagem apresenta a distância de uma região populosa, que é o caso da UTB 48, até o Centro da cidade UTB - 24, que é considerada a região mais acessível da cidade, tanto pela oferta de empregos como também pelo acesso que é o interesse de viagem de boa parte da população (como nos mostra a tabela abaixo), potencializa a formação de uma cidade fragmentada, pois esta distância entre uma das regiões mais populosas da cidade não gera somente deslocamento, mas também um aumento de custo na infraestrutura da cidade, característica presente na cidade fragmentada.

O Terminal Urbano Central de Campinas é o principal terminal em volume de passageiros por dia, aproximadamente 70.000 mil viagens segundo a EMDEC (2010). Existe no entorno do Terminal Central uma diversidade de boxes que oferecem desde artigos importados, cabelereiro, copiadoras, alimentação, eletrônicos, roupas, dentre outros. Este tipo de comércio encontrado no entorno do Terminal extrapola os limites do espaço e segue pela Rua Alvares Machado, que possui ligação com o terminal por baixo do Complexo Cury como se vê:

A Rua Alvares Machado possui como característica de boa parte da sua extensão ser exclusiva de pedestres. Em 1985 a Prefeitura fez esta restrição com o intuito de articular os dois terminais (Central e Mercado). Ao longo desta via ainda há áreas com a forte presença do mercado informal. De acordo com Sakai (2011) a região central possui aproximadamente mil ambulantes licenciados, “Por articular a rede transporte coletivo da Região Metropolitana de Campinas (RMC), o centro é um local de trabalho de ambulantes moradores de outros municípios.” (SAKAI, 2011,p.46).

Ainda segundo Sakai (2011), os ambulantes do Centro de Campinas tem a ideia de que o público alvo deste tipo de comércio se restringe à população que utiliza o transporte coletivo. Ainda segundo a autora, a própria localização deste comércio leva à hipótese de que a atividade prioriza a ocupação de estações de transporte, ideia que é disseminada em outras cidades.

A Rua Alvares Machado é a principal ligação entre o Terminal Central e o Terminal Mercado, seja pelo movimento de pedestres ou seja por ser a menor distância a pé entre ambos. Destacamos ainda que o Terminal Mercado foi o primeiro terminal¹² implantado pela Prefeitura, em 1980, na praça situada em frente ao Mercado Municipal – uma das construções que compõem

¹² Marcos Pimentel Bicalho e Marly Rodrigues (2004, p.128-135) analisam na publicação “Trilhos e linhas: história do transporte urbano em Campinas” a construção dos terminais de ônibus no Centro.

o patrimônio histórico da cidade. Por dia, o Terminal Mercado possui um número aproximado de 20 mil viagens, o que faz dele o quarto terminal em volume de viagens da cidade.

O Sindicato dos Trabalhadores da Economia Informal, no ano de 2000, levantou que aproximadamente 5 mil pessoas viviam deste tipo de trabalho em Campinas no referido ano, mas que apenas 579 eram reconhecidas pela Prefeitura. A Prefeitura logo reconheceu que este era um problema difícil de ser resolvido, pois era um problema da esfera social, que envolvia uma série de fatores, como por exemplo o desemprego que vinha se ampliando ao longo dos anos em Campinas, por motivos de fechamento de fábricas, automação industrial etc (VILLA, 2000).

4.2.1 Rua Treze de Maio: a principal via do comércio popular

A principal via de pedestres do Centro de Campinas é a Rua Treze de Maio, já que em média passam 150 mil pessoas por dia, sendo também o principal comércio popular da RMC. A Rua Treze de Maio possui um “calçadão” largo que se inicia na Praça Marechal Floriano Peixoto, em frente à Estação FEPASA, e segue exclusiva para pedestres até a Avenida Francisco Glicério. Em linha reta a Rua Treze de Maio é o principal caminho de acesso ao Cambuí pelo Centro passando pela Rua Conceição. Diferente da Rua Alvares Machado, na Rua Treze de Maio prevalece o comércio formal em toda sua extensão. Guglielminetti (2007) assevera que uma média de 80 mil pessoas circulam pela via diariamente. Contudo, de acordo com a Associação Comercial e Industria de Campinas, esse público pode chegar a 150 mil em datas comemorativas, incluindo o Natal, o Dia das Mães e o Dia das Crianças.

Com o surgimento dos shoppings em Campinas, o Centro passa a ter uma grande concorrência, pois se vêem obrigados a atualizar e revitalizar

seus espaços. Em matéria de jornal, a Prefeitura de Campinas admitiu que o Centro precisava de uma redefinição com a inauguração do Parque Shopping Dom Pedro, em março de 2002 (CORREIO POPULAR, 17/03/2002).

O Diretor de Planejamento, Ricardo Badaró, no período da inauguração do Parque Shopping Dom Pedro, entendeu que era nítido o fortalecimento do eixo às margens da Rodovia Dom Pedro I, que concentrava também os Shoppings Iguatemi e Galeria, além do hipermercado Carrefour, os atacadistas Vila Nova (hoje Tenda) , Makro, Atacadão e as *mega stores* Decathlon (esportiva) e Leroy Merlin (construção e bricolagem). Ainda segundo Badaró, o espaço dos shoppings oferecem conforto, segurança e estacionamentos. Desta sorte, se tornou necessário que os lojistas do Centro se atualizassem, isto é, investissem nas fachadas dos imóveis, bem como contribuíssem com a modernização da infraestrutura do Centro - pensamento que deixa notória a ideia de concorrência com os shoppings.

Figura 42. Localização dos empreendimentos privados no entorno da Rodovia Dom Pedro I.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. Percebemos na figura que a Rodovia Dom Pedro I, possui um comércio intenso, mas não voltado para o fluxo de pedestre e sim para o fluxo de automóveis, considerando que parte destes empreendimentos tem o acesso de pedestres bem prejudicado.

Partindo dessas premissas, verifica-se que outras áreas da cidade possuem potencial de centralidade, mesmo que este seja um espaço interno. Se áreas privadas possuem características que podem concorrer com o Centro, percebe-se que aquelas oferecem atividades semelhantes ou até as mesmas que o Centro tradicional.

O Centro tradicional de Campinas é construído e definido dentro de um contexto histórico. Todavia, neste momento, o Centro não responde mais por todo o processo de estruturação do espaço urbano, uma vez que novas áreas de concentração de atividades e fluxos surgem com importante papel na articulação e coordenação das atividades dentro da cidade, fortalecendo assim uma cidade com diversas áreas com potencialidade de centralidade.

Desta forma as novas áreas de centralidade surgem em decorrência de ostentarem elementos semelhantes aos da centralidade tradicional. As novas centralidades formam espaços semelhantes ao seu Centro principal, embora não reúnam outros atributos de identidade do Centro tradicional, que historicamente o diferencia do resto do tecido urbano e não são capazes de apresentar a mesma diversidade de atividades e funções que o caracteriza (CORRÊA, 2005).

4.3 Terminal Ouro Verde: uma centralidade periférica

Antes da análise do Terminal Ouro Verde, é necessário que se situe este ponto de nova centralidade no contexto espacial da cidade, abordando algumas particularidades sobre a região onde está localizado.

A região conta com uma população de aproximadamente 240 mil moradores distribuídos em 140 bairros do Ouro Verde, o que potencializa o fluxo de pessoas pela cidade e, conseqüentemente, os terminais de ônibus acabam por registrar estes fluxos – o que pode corroborar para a formação de uma centralidade a partir destes terminais urbanos.

No terminal Ouro Verde encontramos, em visitas no local, um fluxo elevado durante os dias úteis da semana, mas ao longo da semana os volumes de viagens se invertem, isto é, pela manhã o fluxo no sentido Centro possui uma maior demanda do que no sentido contrário, enquanto que no período da tarde isto se inverte, pois o maior fluxo é sentido bairro, ao passo que este fluxo diminui significativamente nos finais de semana – o que indica que ela é uma nova centralidade e não a tradicional de Campinas (onde existe maior concentração de empregos na cidade).

Esta distribuição dos fluxos gera a necessidade um planejamento diferenciado para o transporte público e, de certa forma, mais custo, tendo em

vista que os veículos fazem viagens em alguns horários sem muitos passageiros.

Observando a cidade como um todo, nota-se no seu tecido urbano uma cidade fragmentada, conseqüentemente devemos considerar que o crescimento da cidade e a formação de novas centralidades agrega diversos fatores, dentre os quais elencamos o próprio transporte urbano, que ao mesmo tempo articula e estrutura a mobilidade urbana da cidade, também fragmentada.

O transporte na cidade de Campinas historicamente facilita a fragmentação, como observamos no capítulo II deste trabalho, quando abordamos a história da cidade, pois é com o transporte que se atinge maiores distâncias dentro do tecido urbano.

O transporte público dentro da cidade proporciona meios para se realizar as trocas e permite que a população de lugares mais afastados acessem a centralidade principal, que no caso de Campinas chamamos de tradicional. Os meios de transporte também possibilitam o surgimento de novas áreas e de novas estratégias de acumulação de capital, pois uma área com diversos espaços vazios proporciona que se explore mais a o valor da terra e se escolham locais então desocupados e sem função para que no futuro se tenha um ganho no valor.

Na região do Ouro Verde se verifica a presença de novos loteamentos, revelando a lógica do mercado imobiliário na produção da cidade, que ocupa áreas vazias afastadas do Centro e até mesmo do que entendemos ser a nova centralidade do Ouro Verde, localizado no entorno do Terminal de mesmo nome.

Figura 43. Localização de novo loteamento na região do Ouro Verde.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. O loteamento “Cittá de Salerno” já surge desagregado do tecido urbano e afastado do que entendemos ser a centralidade da Região, onde se localiza o Terminal Ouro Verde, Spazio Shopping e Centro Hospitalar Prefeito Edivaldo Orsi.

A área ocupada pelo loteamento “Cittá di Salerno” é uma demonstração clara de como ainda se está produzindo uma cidade fragmentada. Na figura acima nota-se que o empreendimento conta com vazios no tecido urbano, entretanto parte destes vazios é consequência da localização próxima à córregos e a uma via férrea. A implantação do loteamento não se preocupa com reserva de área para algum tipo de comércio ou atividade institucional que poderia vir atender demandas do cotidiano.

Figura 44. Implantação do loteamento “Cittá di Salerno”.



Fonte: http://www.cittadisalerno.com.br/imagens/implant_g.jpg, Acessado em 16/04/2016. A existência de restrições neste loteamento acaba por dificultar a não fragmentação do tecido urbano, entre elas a presença de uma nascente interna ao empreendimento e um córrego, destacados na figura acima.

Existem áreas vazias que possuem características semelhantes a deste loteamento, onde aparentemente aguardam-se projetos ou mesmo as áreas são objeto de especulação pelo mercado.

Em pesquisas na região encontramos, ainda, mais um empreendimento de loteamentos, o “Viver Mais Campinas”, cuja localização, se comparada ao empreendimento “Cittá di Salermo”, está mais próxima ao Terminal Ouro Verde, pois distam aproximadamente 2,0 km. Nada obstante, mesmo situado mais próximo da nova centralidade, a sua localização possui alguns aspectos relevantes em seu entorno, tais como a proximidade com uma barreira física, que no caso é a Rodovia dos Bandeirantes e, no seu entorno imediato, existem alguns vazios, porém, parte destes são residências ou mesmo galpões sem uso definido, com medidas de seus lotes maiores do que o padrão da região.

Figura 45. Loteamento “Viver Mais Campinas”.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. A distância entre o empreendimento com o Terminal Ouro Verde é de aproximadamente 2 km. Mesmo sendo próximo ao que entendemos ser a centralidade da região, que é o entorno do terminal, existem ainda grandes áreas vazias características da região.

Os materiais de divulgação dos dois empreendimentos “Cittá di Salerno” e “Viver Mais Campinas”, conta sempre com a localização de equipamentos da região e do seu entorno. O destaque fica por conta da identificação da área a qual este trabalho entende ser a centralidade da região, isto é, onde está localizado o Terminal Ouro Verde, Centro Hospitalar Prefeito Edivaldo Orsi e o Spazio Shopping. A partir destas identificações feitas em

ambos os empreendimentos nos reforçam a ideia da nova centralidade no entorno do terminal.

Figura 46. Empreendimento “Mais Viver Campinas”.

The image shows the website for 'Mais Viver Campinas' by PDG. At the top, there are navigation links: 'LIGAMOS PARA VOCÊ', 'AGENDE VISITA COM CORRETOR', 'CORRETOR ON-LINE', and 'ACCESSE AGORA'. Below this is a search bar with filters for 'ESTADO', 'CIDADE', 'REGIÃO/BAIRRO', 'TIPO/DORMITÓRIO', 'ESTÁGIO DA OBRA', and 'PREÇO'. A main banner features a family and the text 'MAIS VIVER CAMPINAS' and 'TERRENOS COM INFRAESTRUTURA COMPLETA PARA VOCÊ CONSTRUIR SUA CASA DO SEU JEITO. TERRENOS DE 175 A 295 m²'. A map of the region shows the project location near Campinas, with distances to key landmarks: Hospital Ouro Verde (1.8 KM), Shopping Espaço Ouro Verde (2 KM), Shopping das Bandeiras (3 KM), and Centro de Campinas (10 KM). The footer contains contact information: 'INFORMAÇÕES POR E-MAIL', 'LIGAMOS PARA VOCÊ', 'AGENDE VISITA COM CORRETOR', 'CENTRAL DE VENDAS (19) 3795-4711', and 'FALE ON-LINE COM O CORRETOR'. It also includes a menu with 'A PDG', 'INVESTIDORES', 'IMÓVEIS', 'IMOBILIÁRIAS', 'FALE CONOSCO', 'IMPRESA', and 'PORTAL DO CLIENTE', along with social media icons and a 'Mapa do Site' link.

Fonte: <http://www.pdg.com.br/mais-viver-campinas>, Acessado em 15/06/2016. O site do empreendimento “Mais Viver Campinas” apresenta os pontos mais atrativos da região e suas distâncias.

Figura 47. Mapa da localização do empreendimento “Cittá di Salerno”.



Fonte: <http://www.cittadisalerno.com.br/site/index.aspx#1>, acessado em 15/04/2016. O mapa da localização deste empreendimento apresenta, além da centralidade do Ouro Verde, alguns equipamentos após Rodovia dos Bandeirantes sentido centro tradicional de Campinas.

Uma característica marcante da área do Terminal Ouro Verde é a distância do Centro principal e das áreas mais urbanizadas da cidade, razão pela qual, para dar suporte ao avanço do transporte, fez-se necessária a implantação de infraestrutura por parte do Poder Público, que fez a ligação por um corredor exclusivo de ônibus que dá acesso ao Centro.

O eixo operacional 1 apresentado na figura abaixo, onde se encontra o corredor Ouro Verde e o Terminal Urbano Ouro Verde, está em uma área que proporcionou a instalação de residências de padrão popular. Esta área se localiza distante do centro tradicional da cidade aproximadamente 10 km. Esta distância provocou na região a necessidade da instalação de equipamentos urbanos, como, por exemplo, o Centro Hospitalar Prefeito Edivaldo Orsi, unidades básicas de saúdes, escolas, creches e outros serviços públicos. Este trabalho entende que a centralidade não é um ponto específico, ela não é uma área pré definida, mas existem equipamentos públicos ou privados que

potencializam estas áreas. Além disto a centralidade tem que ser referência para parte da população local, como se pode observar nas divulgações dos loteamentos para região.

Figura 48. Mapa operacional do sistema de transporte de Campinas.

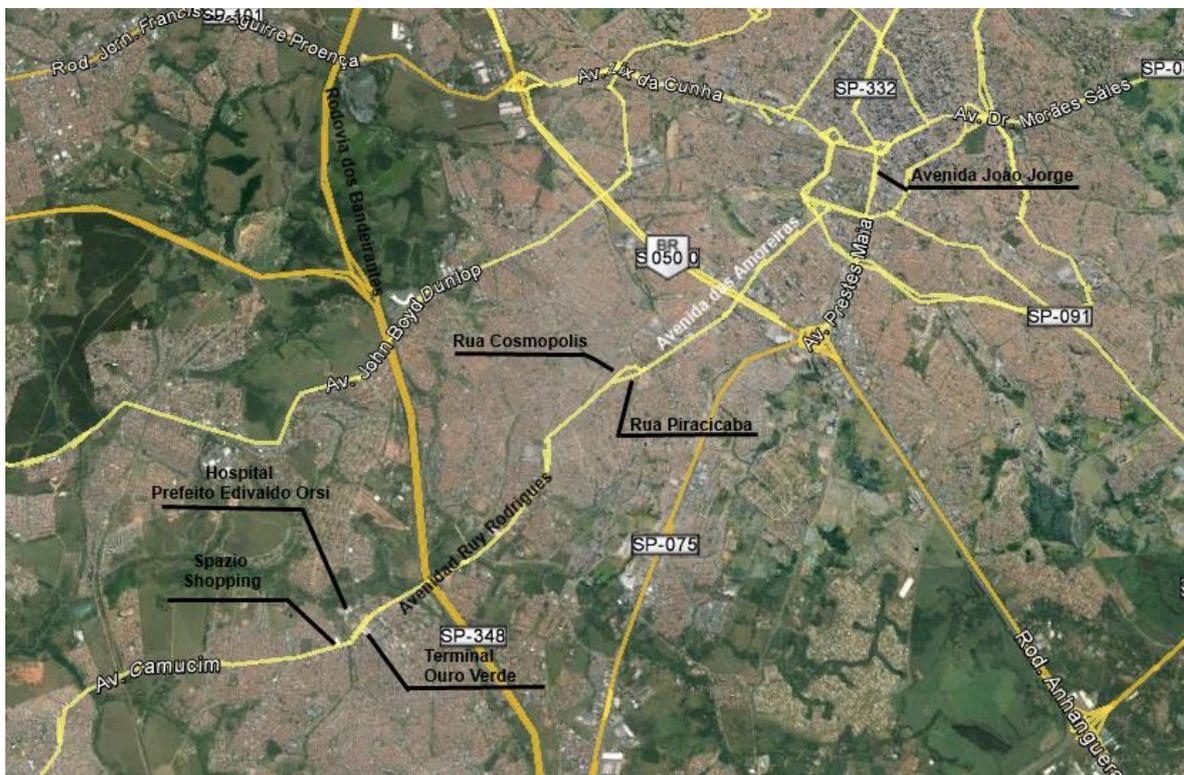


Fonte: EMDEC, 2016. Representando acima o eixo 1 de transporte.

O destaque para o acesso ao Terminal Ouro Verde fica por conta do viário, este que se inicia na área central da cidade de Campinas. Uma das principais vias de acesso à região do terminal Ouro Verde é a Avenida Amoreiras passando pela Avenida Ruy Rodrigues.

Inicia-se este eixo pela Avenida Das Amoreiras, que possui um corredor exclusivo de ônibus, que por sua vez reduziu as faixas de rolamento de veículos particulares, sendo duas faixas no sentido Centro e outras duas no sentido bairro. Esta avenida, que é um dos principais acessos aos bairros da região, possui corredor central exclusivo para ônibus em parte do caminho até as Ruas Cosmópolis e Piracicaba, as quais ligam à outra Avenida de suma importância de acesso ao terminal Ouro Verde, que é Avenida Ruy Rodrigues.

Figura 49. Viário do Terminal Central até o Terminal Ouro Verde.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. O mapa mostra o caminho da centralidade do Ouro Verde a partir da Avenida João Jorge.

O primeiro trecho da Avenida Amoreiras é um trecho de via com largura menor que os trechos que falaremos a seguir. Este trecho não possui uma área de comércio significativa, mas é onde está situado o Hospital Municipal Doutor Mário Gatti e o Hospital Metropolitano, ambos importantes para cidade, seja pela dimensão seja pelo tipo de atendimento. A existência destes dois hospitais ajuda a reforçar a potencialidade de ligação da via em ambos sentidos Bairro/Centro.

A característica do uso do solo do entorno da Avenida Amoreiras é de uso misto, sendo que não identificamos neste trecho algum comércio de destaque e grande atração, como um shopping ou outro equipamento de uso diversificado de atração de público diverso. O que se nota é que o comércio

que se localiza ao longo da via possui as mesmas características do comércio existente no Centro da cidade.

Este tipo de configuração do uso do solo no entorno da Avenida das Amoreiras, apesar de possuir em seu comércio diversificado características em seu percurso semelhantes ao do centro tradicional, não possui um foco de centralidade que possa atrair uma demanda de centro de eixo comercial ou mesmo atender a função de uma centralidade, pois ao longo desta não possui nenhum ponto de referência que se destaque.

Figura 50. Primeiro trecho da Avenida das Amoreiras.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. Primeiro Trecho da Avenida das Amoreiras ligado com a Avenida João Jorge, passando ao lado do Hospital Mário Gatti.

No segundo trecho deste trajeto que liga o Centro da cidade ao Terminal Ouro Verde, estão compreendidas as Ruas Cosmópolis e Piracicaba, observando-se que ambas as ruas, durante o percurso do transporte público, possuem a menor largura, sendo que este trecho não possui o corredor exclusivo do ônibus.

Figura 51. Localização das Ruas Cosmópolis e Rua Piracicaba.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. A ligação entre a Avenida Amoreiras e as Ruas Cosmópolis e Piracicaba, notando-se ainda que a Avenida das Amoreiras possui largura maior que as ruas Piracicaba e Cosmópolis.

Ambas as ruas demonstram em seu percurso características semelhantes, com comércio de pequeno porte, diferente ao apresentado na

Avenida das Amoreiras, e uma predominância de imóveis residenciais ao longo da extensão de ambas. Ressaltamos que o trecho da Rua Cosmópolis faz um binário com a Rua Piracicaba, sendo que a Rua Cosmópolis possui apenas o sentido Centro e a Rua Piracicaba faz a ligação da Avenida das Amoreiras no sentido bairro. Este trecho faz parte do principal acesso de ligação à Região do Ouro Verde, mas em visitas no local notamos que a ligação entre o segundo trecho e o trecho final que descreveremos a seguir é realizado de forma precária, isto é, possui características diferentes das grandes avenidas, não fazendo uma ligação mais direta ao último trecho.

Por fim, o trajeto chega à Avenida Ruy Rodrigues que se inicia na chegada pela Rua Piracicaba. A Avenida Ruy Rodrigues possui seu início antes da ligação com a Rua Piracicaba, e segue até o Terminal Ouro Verde, que margeia esta avenida. Portanto a Avenida Ruy Rodrigues, diferente da Avenida Amoreiras, possui um comércio em parte de sua extensão e as suas atividades são de uso menos frequentes do cotidiano. Em todo o percurso até o Terminal Ouro Verde, percebe-se a existência de vazios urbanos no entorno da via. Verifica-se, ainda, durante o percurso a existência de duas faixas centrais na via, porém estas não são de uso exclusivo do transporte público, mas compartilhadas com os veículos particulares.

Figura 52. Vazios urbanos no entorno da Avenida Ruy Rodrigues.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. Estes vazios urbanos nos apresentam um tecido urbano fragmentado. Nota-se que ao lado do Terminal Ouro Verde existe uma área totalmente tomada e do outro lado da Avenida Ruy Rodrigues um grande vazio urbano.

Após feita essa análise do percurso do eixo 1, percebemos que nele existem pontos que nos apresentam alguma semelhança com os de uma centralidade ou de um subcentro. Entendemos que, apesar destes eixos apresentarem características de uma expansão da área central, não se trata de um desdobramento desta área, mesmo porque estes eixos não são contínuos aos centros e subcentros. Seja pela especialização de atividades, apesar destas serem centrais, seja pela seleção de público alvo que essa especialização ocasiona.

É na Avenida Ruy Rodrigues que está localizado o Terminal Ouro Verde, como mostra figura abaixo. Ao lado dele vemos o Centro Hospitalar

Prefeito Edivaldo Orsi, e próximo o Shopping Spazio,¹³ que são grandes polos geradores de viagens e até mesmo de atração de viagens.

Figura 53. Principais equipamentos no entorno do Terminal Ouro Verde.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. Equipamentos que potencializam a centralidade do Ouro Verde.

Frisamos aqui que o Shopping Spazio, que possui 330 vagas de automóveis e 66 lojas, afirma em seu site que a área de abrangência é apenas a região Sudoeste de Campinas, diferente dos shoppings localizados na região

¹³ Disponível em: <<http://www.spazioouoverde.com.br/o-shopping>>. Acesso em: 15 abr. 2016.

da Rodovia Dom Pedro I, que possuem um perfil mais regional. O Terminal Ouro Verde se destaca por ter ligação com os diversos terminais da cidade, com 28 linhas no total, de modo que a sua área de abrangência sai da região sudoeste, o que não ocorre com o Spazio Shopping, dando assim maior dinâmica para o seu entorno. O Hospital Prefeito Edvaldo Orsi realiza em média 1.300 consultas mensalmente e conta com 240 leitos, trabalhando no local 1.400 funcionários.¹⁴

A partir dos dados acima, percebe-se que estes três equipamentos possuem atração e geração de viagens, cada qual com a sua respectiva função. Isso faz com que, juntos, potencializem a área, tornando o entorno do Terminal em uma referência para a população. Ressaltamos que o Terminal Ouro Verde é o único que gera uma dinâmica de centralidade em seu entorno imediato, mas também, como dito acima, é potencializado pelo conjunto de equipamentos públicos e privados ao seu redor.

É nesta área, principalmente no entorno do Terminal, que notamos a presença maior de elementos que representam características de centralidade, tal como a existência de um comércio mais intenso e com atividades diversas. Sposito (2001) entende que os subcentros surgem em áreas de alta densidade habitacional em que haja uma convergência do sistema de transporte coletivo. Contudo, compreendemos que temos na Região do Terminal Ouro Verde uma potencialidade desta nova centralidade.

A região do Terminal Ouro Verde nos apresenta uma escala do pedestre substituída pela do automóvel, isto é, com a fragmentação da cidade esta área acaba por ser muitas vezes explorada por agentes produtores do espaço urbano, como proprietários fundiários, promotores imobiliários dentre outros, que vêem nas áreas afastadas a possibilidade de valorização de suas terras e assim propõem novos tipos de ocupação do solo. Esta exploração da

¹⁴ Disponível em: <<http://www.folhadecampinas.com.br/portal/tag/hospital-ouro-verde/>>. Acesso em: 15 abr. 2016.

área, hoje na mão apenas do mercado imobiliário, cria na região loteamentos por parte da iniciativa privada, como observamos nos loteamento “Cittá di Salerno” e “Viver Mais Campinas”.

Tentar entender esta formação de nova centralidade nesta região do Terminal Ouro Verde envolve questões ligadas ao espaço urbano e sua reprodução, uma vez que a questão das centralidades nos apresenta implícitas dinâmicas socioeconômicas da urbanização que repercutem na cidade e, por conseguinte, na estruturação do espaço urbano como um todo.

Muitas cidades possuem seu crescimento atrelado ao seu centro tradicional, que acaba por ser um indutor da urbanização em seu entorno. Villaça (2001) é enfático ao dizer que o centro da cidade não é um ponto geográfico ou um ponto determinado, pois se trata da fusão de várias atividades. O Terminal Ouro Verde, seguindo esta lógica, não é o ponto geográfico desta nova centralidade, mesmo porque ele somente é construído em 1988, de acordo com a EMDEC, para atender uma nova demanda existente no local, embora localizado em uma região carente de equipamentos públicos e que possui seu crescimento atrelado ao mercado imobiliário – diga-se, sem muito controle da Prefeitura Municipal, diferente do centro tradicional da cidade que, como observamos em capítulos anteriores, possui diversos planos de expansão controlando ou mesmo organizando o espaço público. Não devemos ser ingênuos em pensar que a centralidade tradicional, mesmo com planos, não possuiu interferência de setores imobiliários, entretanto, neste caso existe algum controle.

Portanto, o tipo de ordenação do espaço na região do Ouro Verde está apoiado na questão do transporte, ocupação do solo e mesmo na dinâmica cotidiana, da qual se repara que no entorno do Terminal Ouro Verde existe uma diversidade de comércio e atividades semelhantes à área central da cidade. Todavia, a região concentra atividades para uma classe diferente de outras áreas da cidade, cujo tipo de urbanização é direcionado para a classe de alta renda. Nestas outras áreas da cidade o uso do solo é tratado de forma

diferente caso do entorno do Parque Shopping Dom Pedro que conta com condomínios fechados de alto padrão, mas as características de ambas as áreas são semelhantes quando se trata de fragmentação do tecido urbano, que o tipo de ocupação causa na cidade de Campinas hoje. Com isso a área do Terminal Ouro Verde, de fato, apenas reproduz o centro tradicional, não possuindo o mesmo tipo de urbanização – reprodução que faz com que a área vire referência na região.

4.4 Terminal de Ônibus Dom Pedro: em uma cidade fragmentada

A área do entorno do Terminal de Ônibus Dom Pedro começou a ser ocupada a partir dos anos 1950. Não obstante, os bairros onde existe hoje a concentração de condomínios e loteamentos fechados, e outras tipologias com características de áreas de dispersão, é de ocupação bem mais recente, iniciada por volta da década de 1990.

Em uma breve análise do entorno do Terminal, podemos verificar que houve uma proliferação intensa, desde os anos 2000, de empreendimentos como condomínios, cuja grande maioria se concentra próximo ao Parque Dom Pedro Shopping, no bairro Mansões Santo Antônio e no loteamento residencial Villa Bella.

Mesmo a região apresentando empreendimentos de alto padrão, voltados para uma população de média e alta renda, as áreas públicas, como parques, praças, locais de entretenimento e lazer, estabelecimentos comerciais e de serviços de caráter local, possuem pouca qualidade e baixa oferta, principalmente nas áreas onde se concentram os condomínios fechados. Registra-se, ainda, a ausência da circulação de pedestres, pois se verifica apenas uma pequena movimentação no período da manhã e da tarde, em razão da entrada e saída de funcionários que trabalham na região. Com estas

características, alguns pontos sobressaem para a ausência de pedestres, tais como o uso intenso do automóvel, a falta de espaços públicos de qualidade que atraiam a população para o cotidiano e a dinâmica às ruas.

O terminal está ligado diretamente ao maior ponto atrativo da região, que é o Parque Dom Pedro Shopping, razão pela qual faremos uma breve análise sobre questões importantes deste empreendimento que colaborem para nosso trabalho.

O Parque Dom Pedro Shopping está implantado às margens da Rodovia Dom Pedro I, na Avenida Guilherme Campos, no bairro Jardim Santa Genebra. O Shopping conta com quatro acessos via bairro e um principal pela Rodovia Dom Pedro I, onde foi construída uma alça de acesso a cargo dos próprios investidores do empreendimento. Por exigência da Prefeitura Municipal foi construído um anel viário formado por uma Avenida de duas faixas de circulação em cada sentido, ligando todos os acessos ao shopping e conectando os bairros vizinhos (FALEIROS, 2010).

Figura 54. Parque Dom Pedro Shopping e Terminal Dom Pedro.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. Localização do Parque Dom Pedro Shopping e do Terminal Dom Pedro, apontando a proximidade de ambos com a Rodovia Dom Pedro I.

O Shopping possui 8,5 mil vagas de estacionamento e conta com cerca de 360 lojas, incluindo nove âncoras. Com uma diversidade de comércio e atividades. O centro comercial possui ainda um conjunto de cinemas Multiplex e diversas áreas de diversão para crianças e adolescentes. As lojas são distribuídas da seguinte forma: 1 hipermercado; 5 magazines; 1 academia de ginástica; 1 cinemultiplex com 15 salas e 3.800 lugares; 1 concessionária de automóveis; 1 megastore de cultura; 1 megastore de material de escritório; 1 loja de material de construção; 20 semi-âncoras; 9 restaurantes; 36 lojas

fast-food; 2 espaços para jogos e lazer; 1 loja para animais; 1 Espaço para eventos.(FALEIROS, 2010).

O Shopping apresenta, ainda, duas praças de eventos – uma ao ar livre e uma coberta. As lojas estão dispostas por setores de acordo com o seu ramo de atividades: serviços, esportes e lazer, eletrodomésticos/artigos para o lar e vestuário.

O Parque Dom Pedro Shopping está associado à Sonae Sierra, grupo português, que é um dos líderes de *shopping centers* em seu país. Este grupo anunciou em 2000 que iniciaria a construção do maior centro comercial brasileiro e, em março de 2002, o Parque Dom Pedro Shopping foi aberto ao público.¹⁵

Segundo Henrique Falzoni, diretor do Parque Dom Pedro Shopping S/A, o empreendimento:

[...] é um grande centro comercial super-regional projetado para servir a zona da Grande Campinas, uma região de alta renda per capita e vigoroso crescimento econômico, com uma população jovem e em constante crescimento, graças à existência de várias universidades que, todos os anos, acolhem milhares de estudantes vindos de diferentes regiões do Brasil. (Entrevista concedida ao jornal Correio Popular, em 16/02/2000).

A escolha da localização do Shopping foi precedida por um elaborado estudo de mercado, realizado pelo IPDM (Instituto de Pesquisa e Desenvolvimento de Mercado), o que levou os investidores a aplicarem em um empreendimento de grande porte, voltado para uma escala regional (FALEIROS, 2010).

Este planejamento de atender a escala regional demonstra a importância da localização para este empreendimento, que às margens da

¹⁵ Disponível em: <www.sonaesierra.com.br>. Acesso em: jul. 2015.

Rodovia Dom Pedro I, tem fácil acesso para a chegada. Esta forma de regionalidade, de acordo com Goulart (2006), é um novo modo de vida urbana, no qual se circula de um local ao outro em carros particulares ou em ônibus fretados e vans, para ir a universidade, shoppings, lugares de trabalho e até mesmo a condomínios e loteamentos fechados.

Fatores que colaboraram para a escolha do local para a instalação do empreendimento foi considerar a disponibilidade de uma área ampla, com grandes dimensões, a facilidade de acesso local e regional e o potencial de consumo da região, que é formada por vinte e dois municípios, além ainda da região possuir uma excelente malha rodoviária que abrange aproximadamente 2.333.022 de pessoas em meados dos anos 2000, segundo Goulart (2006). Citamos, ainda:

A cidade de Campinas foi escolhida para a implantação do Parque Dom Pedro, pois a região é formada por vinte e dois municípios, possui excelente malha rodoviária e abrange uma população de 2,5 milhões de pessoas com alto potencial de consumo. (Entrevista concedida por Henrique Falzoni ao jornal Correio Popular, em 16/02/2000).

Atentamos para a importância da metropolização da cidade de Campinas e a relevância da malha viária para a implantação do Shopping, que está próximo às Rodovias Anhanguera (9,0 km), dos Bandeirantes (15 km), Ademar de Pereira Barros (3 km), sendo que as duas primeiras são as principais vias de acesso da Região à cidade de São Paulo.

Figura 55. Folder publicitário do Shopping que destaca a sua escala regional.



Fonte: Inquérito Civil nº 015/2001. 12ª Promotoria de Justiça Cível do Meio Ambiente de Campinas. Ministério Público do Estado de São Paulo. Volume II. Campinas, São Paulo, 2001.

O folder de divulgação revela a expectativa por parte dos empreendedores de se criar um shopping que não somente atenda à cidade de Campinas, mas à toda região. O surgimento de shoppings com este perfil demonstra um processo de crescimento da centralidade, isto é, a produção de novas expressões de centralidade, que surgem com desdobramento e reprodução da área central.

Esta reprodução de centralidade, diferente do que pudemos observar na centralidade do Ouro Verde ou até mesmo do Centro tradicional, é privada e mesmo assim entendemos que ela possui representatividade enquanto centralidade no tecido urbano regional. Esta escala regional, de acordo com Goulart (2006), é o início de uma nova organização da vida cotidiana, segundo a qual as cidades deixam de ser sedes da vida cotidiana para se transformarem em um sistema articulado em escala mais ampla, regional, onde a população desenvolve o seu cotidiano.

A área onde está localizado o Shopping é caracterizada por uma área de dispersão urbana, próxima de grandes vazios, onde se nota, ainda, a presença de uma grande quantidade de condomínios fechados, voltados para uma população de alta e média renda. Destacamos que o Parque Dom Pedro Shopping se localiza ao lado da Rodovia Dom Pedro I, que garante fácil acesso a municípios na região de Campinas, ao mesmo tempo em que a proximidade ao bairro Taquaral garante o fácil acesso para as áreas mais centrais da cidade.

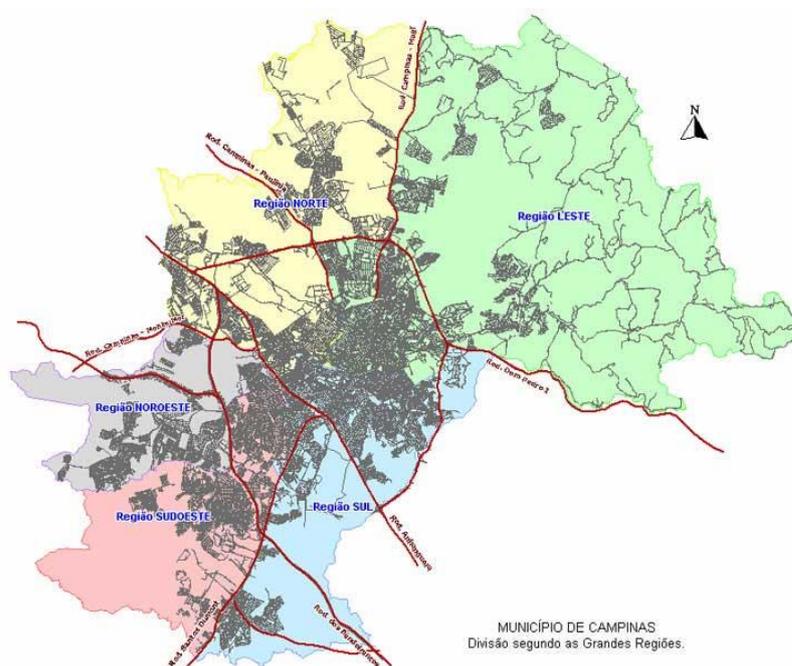
Tabela 6. Total de pessoas responsáveis pelos domicílios, segundo faixas de rendimento (em salários mínimos).

REGIÃO	FAIXA DE RENDIMENTO (salário mínimo)						
	até 1 sm	de 1 a 3 sm	de 3 a 5 sm	de 5 a 10 sm	de 10 a 15 sm	de 15 a 20 sm	mais de 20 sm
LESTE	5771	22414	13658	18555	5958	5926	5347
NOROESTE	5586	18287	3833	1540	148	86	56
NORTE	6700	24538	9295	8819	2289	2077	1528
SUL	11403	39531	14154	11593	2176	1578	989
SUDOESTE	9804	34048	9480	4264	417	197	82

Fonte: Censo Demográfico de 2010 – IBGE, tabulação: CSPS - DEPLAN / SEPLAN. A diferença de faixa de rendimento entre as regiões noroeste e sudoeste em comparação com as regiões norte e leste do município de Campinas.

Diferente da região do Ouro Verde, o entorno não imediato do Parque Dom Pedro Shopping possui uma população com faixa de renda mais elevada, conforme tabela abaixo. A população de alta renda está concentrada principalmente nas regiões norte e leste, com predominância de condomínios horizontais de alto padrão e um uso do solo diferenciado de outras regiões da cidade.

Figura 56. Divisão das regiões da cidade de Campinas.



Fonte: SEPLAMA, 2006. Representamos com esta figura a localização das zonas dentro da cidade de Campinas para compreensão da tabela de rendimentos.

Os acessos do Shopping são realizados por carros particulares, transporte público ou mesmo por ônibus fretado. No Terminal localizado ao lado do Shopping circulam em torno de dez linhas, que conectam este ponto da cidade às diversas regiões do município (EMDEC, 2016).

Figura 57. Acessos regionais ao Parque Dom Pedro Shopping.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. Localização das rodovias próximas ao Parque Dom Pedro Shopping, destacando, ainda, a proximidade com as universidades.

Com estas atividades e as dinâmicas apresentadas por esta nova forma de centralidade apresentada pelo Shopping Dom Pedro, nota-se a presença de comércio e prestação de serviços que juntos são capazes de proporcionar à população do entorno uma alternativa substancial à centralidade tradicional e por conseguinte apresentar uma dinâmica econômica territorial junto a uma nova espacialização urbana ou seja apresentando uma centralidade com novos processos espaciais.

Em uma escala local, o Shopping apresenta dentro de seu espaço atividades da vida cotidiana e com isso se torna uma referência para a população de seu entorno, fazendo com que substitua o papel Centro tradicional da cidade. A exemplo disso temos o tipo de serviços que ambos possuem e que são semelhantes, não que isto seja um significado de centralidade, mas a reprodução desta (já citada algumas vezes durante este trabalho) também passa por atender às demandas do cotidiano. É o que ser denota do fato do Shopping possuir Bancos, lotéricas e correios.

Tabela 7. Serviços oferecidos no Parque Dom Pedro Shopping.

Serviço Oferecido no Shopping Dom Pedro
Banco Itaú
Banco Bradesco
Banco do Brasil
Banco Santander
Caixa Econômica Federal
Trevo d'oro Loterias
Correios.

Fonte: Font, Thiago Guedes, 2015. Com os serviços disponíveis dentro do espaço do Shopping ele acaba por se tornar referência na região para a população dentro de seu cotidiano.

O número de serviços oferecidos é entendido por diversos autores como um potencializador de centralidade, devido ao tipo de atração que estes exercem sobre a cidade e a dinâmica que criam com sua atração. A tabela acima apresenta serviços que estão frequentemente presentes nas centralidades e até mesmo no Centro tradicional.

A presença do Terminal Urbano Dom Pedro nos apresenta uma similaridade de localização e características com o Centro tradicional da cidade. Todavia, diferente do que é apresentado no Centro tradicional onde a circulação e o espaço são públicos, o Parque Dom Pedro Shopping é um empreendimento privado, mas que possui internamente comércio e serviços que apresentam uma reprodução do Centro da cidade, que além destas ofertas proporciona com o Terminal Urbano uma facilidade no acesso ao local, algo de destaque no Centro tradicional da cidade de Campinas. Segundo Oliveira Jr.:

A imposição dos novos artefatos no tecido urbano desencadeia um processo de reestruturação do espaço urbano que incide também na modificação do velho, que se redefine. Nesta direção, o centro tradicional se transforma a partir de reações às externalidades da nova expressão de centralidade, não permitindo ser apreendido apenas na sua concepção anterior. (OLIVEIRA JR., 2012, p. 3).

A citação de Oliveira reforça a ideia de que existem tipos de centralidades que possuem potencial de influenciar na reestruturação do espaço urbano. Da mesma forma em que o Centro tradicional gera um tipo de cidade em seu entorno, o que entendemos ser a centralidade do Parque Dom Pedro Shopping também gera um tipo de cidade, embora uma cidade diferente da que conhecemos no Centro tradicional. Esta nova centralidade faz parte de um novo tipo de cidade que temos hoje, que é a cidade fragmentada, a qual se desenvolve não somente no entorno do Shopping, mas, acima de tudo, a fragmentação no âmbito regional que é potencializada pelas rodovias, Goulart (2006) afirma que:

As rodovias têm sido descritas muitas vezes como um recurso de valorização do transporte privado, em benefício da indústria automobilística. Os estudos sobre dispersão e mobilidade nos obrigam a observar com atenção um outro aspecto: o do transporte de cargas e a de passageiros em veículos de uso coletivo. Ambos fazem parte de um conjunto de recursos de apoio à dispersão. (Goulart, 2006, p. 93).

O Parque Dom Pedro Shopping se transformou, desta forma, em uma nova expressão de centralidade, representando no tecido urbano uma forma diferente do Centro tradicional, proporcionando na cidade uma centralidade que desenvolve seu espaço de relações internas ao empreendimento, mas com características de centralidade pública. Este contraponto também altera o espaço urbano no seu entorno como citamos acima.

Nesta ordem de ideias, o Parque Dom Pedro Shopping é uma prova de como o comércio e os serviços tem uma relação indissociável com a cidade e criam novos espaços para reprodução do capital que é refletido no tecido urbano, em seu entorno e também na sociedade, que vê no espaço da centralidade do Parque Dom Pedro Shopping uma nova referência de desenvolvimento da vida cotidiana.

Como já foi destacado, a localização do Shopping é próxima à Rodovia Dom Pedro I, que é o principal acesso ao local. Na figura abaixo observa-se que a relação do Shopping com o seu entorno é quase inexistente. Enquanto o entorno do empreendimento está cercado por um grande estacionamento, que comporta 8000 vagas, da parte externa constata-se, de um lado, a presença de uma mata ciliar e de um córrego e, do outro lado, a construção de condomínios residenciais verticais e até mesmo um condomínio horizontal dentro da mesma gleba.

Figura 58. Parque Dom Pedro Shopping, mata ciliar e empreendimento “Le Monde”.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. O shopping apresenta em seu entorno uma dissonância com o tecido urbano, cercado por um grande estacionamento e grandes avenidas, que tornam o local de acesso desagradável para o pedestres. O Residencial “Le Monde” nos mostra o tipo de empreendimento potencializado por esta região: condomínios fechados e sem conexão com a cidade.

Figura 59. Propaganda do empreendimento “Le Monde”.

Fonte: Disponível em <<http://rossilemonde.com.br/localizacao.php>>, Acessado em fevereiro de 2015. Descrição da divulgação, sempre destacando o viário no entorno do empreendimento e o Shopping como referências.¹⁶

O destaque da figura acima fica por conta do conteúdo descrito, que diz que este empreendimento está localizado em um local privilegiado pela malha viária que lhe dá acesso. A característica deste local se assemelha aos principais condomínios da região, que possuem o acesso por rodovia como motivo de atração do público alvo. O terreno deste empreendimento possui a área do total do terreno de 339.093,51m², com seu principal acesso realizado pela Avenida Guilherme Campos.¹⁷

Semelhante ao que encontramos no Ouro Verde, onde os anúncios de novos loteamentos na região ressaltam o que entendemos ser a centralidade da área, o “Le Monde” também usa como referência o que entendemos ser a nova centralidade. Reparamos, ainda, que, enquanto nos

¹⁶Disponível em: <<http://rossilemonde.com.br/localizacao.php>>. Acesso em: fev. 2015.

¹⁷Disponível em: <<http://rossilemonde.com.br/localizacao.php>>. Acesso em: fev. 2015.

materiais de divulgação no Ouro Verde se destacava o Terminal Ouro Verde, no “Le Monde” o destaque não fica para o Terminal Dom Pedro e sim para o Shopping, que é o maior potencializador de centralidade na região.

Figura 60. Empreendimento “Le Monde”.



Fonte: <http://rossilemonde.com.br/localizacao.php>, Acessado em fevereiro de 2015. O anúncio do site apresenta uma maquete eletrônica do projeto. Percebemos que ele não possui em seu entorno nenhuma ligação com os loteamentos vizinhos, pois fica isolado do resto do tecido urbano.

Na figura acima realçamos o condomínio residencial denominado “Avilla”, localizado na parte superior, no qual se verifica certa distância do empreendimento com a rua. Apesar de ser um grande complexo, está cercado pelo viário e não possui nenhuma outra ligação com os bairros ou comércio no

entorno. A implantação deste empreendimento, a despeito de possuir atividades diferentes do Shopping, a relação de ambas com o seu entorno é praticamente a mesma, uma vez que ambas as construções estão afastadas da via pública, deixando as vias de acesso sem vida e não confortavel para o pedestres. Segundo Jodi Borja:

[...] a cidade sim é um artefato extremamente complexo, feito de alta densidade de relações sociais, de sinergias, multifuncional, com grande capacidade de inovação, de adaptação. No entanto, parece-me que é importante ter em conta que o processo de urbanização que a humanidade em seu conjunto vive neste final de século é, ao mesmo tempo, gerador de elementos de cidade e destruidor de cidade. (BORJA, 2001, p. 73).

A densidade das relações sociais que se desenvolvem em uma cidade é também o que muitas vezes faz destacar uma centralidade, com sua diversidade de elementos. O que observamos na centralidade do Dom Pedro é resumido por Jordi Borja (2001) quando diz que o processo de urbanização ao mesmo tempo que é um elemento gerador da cidade ele também a destrói. Isto é o que acontece nesta centralidade onde a densidade das relações sociais é desenvolvida no espaço privado e que este trabalho entende que altera o perfil tradicional da cidade.

Verificamos, também, mais um elemento característico da formação da região: o The Mall que mantém o mesmo perfil dos equipamentos privados desta região como o Shopping Dom Pedro e até mesmo o “Le Monde”.

4.4.1 Centro comercial The Mall

Próximo ao Terminal Dom Pedro e mesmo ao Shopping existe um outro empreendimento privado, o The Mall, que apresenta lojas abertas direto para o seu estacionamento, diferente do Shopping onde estão locadas internamente ao prédio. O The Mall oferece ainda serviços como farmácia, supermercado, lotérica e restaurante. As características do The Mall representam um padrão de comércio comum no entorno do Terminal Dom Pedro, isto é, segue o perfil existente na região do entorno da Rodovia Dom Pedro I.

As edificações no entorno do The Mall consistem em condomínios de edifícios residenciais e comerciais, que, diferentes dos outros empreendimentos, possuem lotes menores e mais próximo da via pública. No entanto, possuem suas divisas muradas, tornando a área no entorno desconfortável para o pedestre, assim como os outros empreendimentos aqui citados.

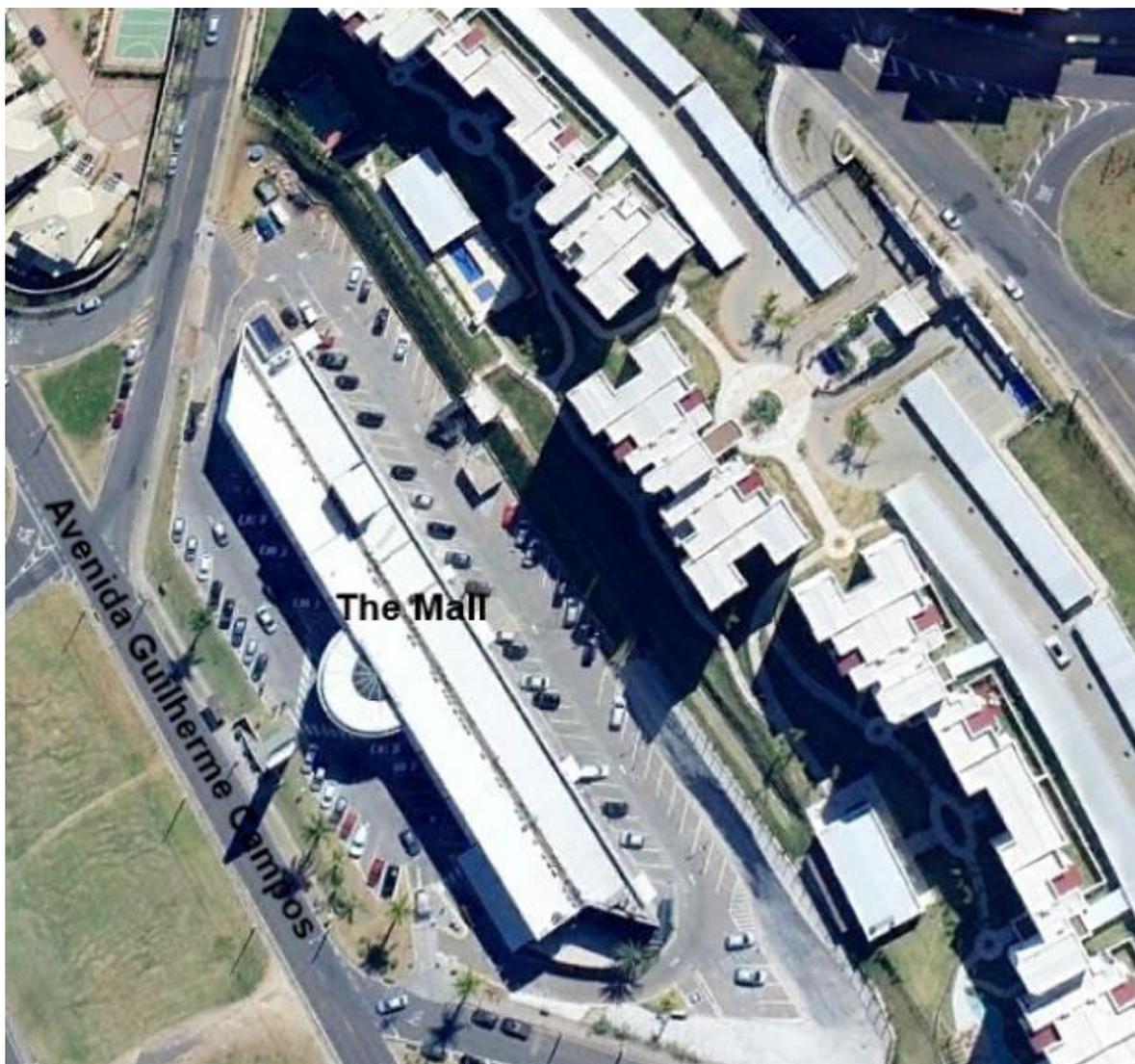
Figura 61. Localização do The Mall.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. O The Mall, diferente do Shopping, parece estar localizado mais próximo da via, mas quando nos aproximamos observamos que possui a mesma característica do Shopping e do “Le Monde”, porém, em menor proporção.

A Avenida Guilherme de Campos se destaca na imagem por ser o principal viário de acesso aos empreendimentos da região, como destacado na imagem acima, ela também hoje é o principal acesso para Rodovia Dom Pedro e para as Universidades Unicamp e Puccamp.

Figura 62. The Mall, entorno imediato.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. O The Mall, em outra escala, apresenta sua implantação semelhante a do Parque Dom Pedro Shopping, com estacionamento em todo o seu contorno.

As características que o empreendimento The Mall apresentam segue o perfil existente na região do entorno da Rodovia Dom Pedro, com um padrão de comércio comum no entorno do Terminal Dom Pedro, mas é cercado por estacionamento e conta com acesso de pedestre acanhado.

O The Mall não possui a mesma potencialização do Parque Dom Pedro Shopping, muito embora possamos entender que ele supra a demanda de atividades que não existe na rua, porém, a sua atratividade, se comparada ao Shopping, é baixa, até porque atente apenas um público de passagem ou local.

4.4.2 O Terminal Dom Pedro

Diferente do Terminal Ouro Verde e até mesmo do Terminal Central, o Terminal Dom Pedro foi implantado e sua demanda gerada pelo surgimento do Parque Dom Pedro Shopping, com um número médio de viagens por dia de 18 mil, segundo a EMDEC (2015).

Tabela 8. Volume de viagens/dia Terminais de Campinas.

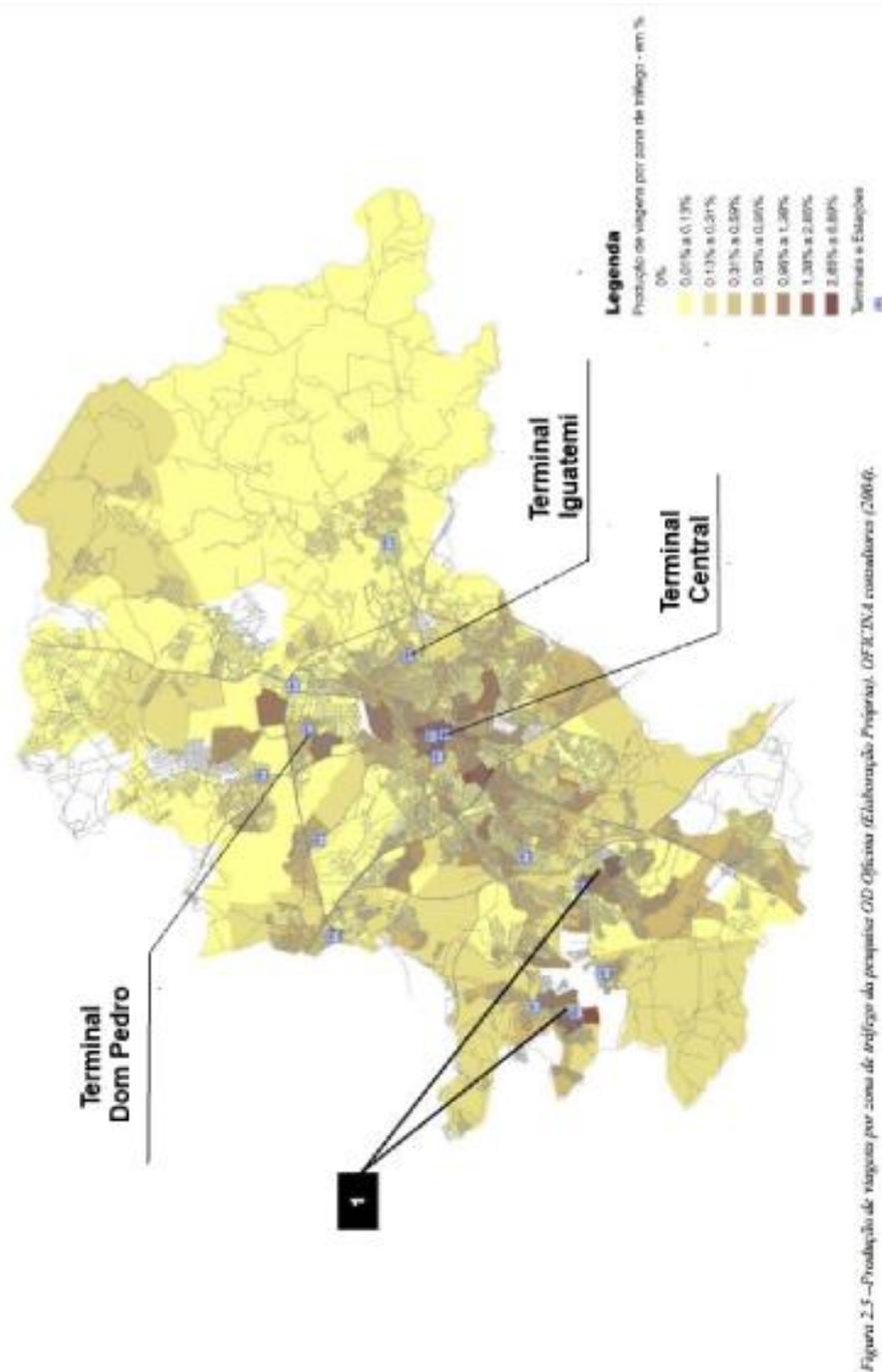
Terminais Urbanos de Campinas	
Macrozona 4	Número de Viagens Dia
Terminal Central	70 mil pessoas
Terminal Mercado	20 mil pessoas
Terminal Vila União	30 mil pessoas
Terminal Dom Pedro	18 mil pessoas
Terminal Iguatemi	18 mil pessoas
Total	156 mil pessoas
Macrozona 5	
Terminal Ouro Verde	65 mil pessoas
Terminal Campo Grande	18 mil pessoas
Terminal Itajai	5 mil pessoas
Terminal Vida Nova	17 mil pessoas
Total	105 mil pessoas
Macrozona 3	
Terminal Barão Geraldo	45 mil pessoas
Total	45 mil pessoas
Macrozona 9	
Terminal Padre Anchieta	12 mil pessoas
Total	12 mil pessoas
Total	318 mil

Fonte: EMDEC, 2015. O Terminal Dom Pedro comparado com os outros terminais objeto de estudo deste trabalho é o de menor fluxo.

Frisamos nesta tabela o número de viagens dos três terminais escolhidos: o Terminal Central realiza 70 mil viagens por dia figurando como o principal terminal da cidade em volume de viagens; o Terminal Ouro Verde, que vem logo abaixo com 65 mil viagens por dia, fator que entendemos ser de suma importância quando observamos o mapa abaixo, pois a região do Ouro Verde junto a do Campo Grande, fazem parte das regiões que mais produzem viagens na cidade, mesmo estando afastadas do Centro Tradicional, o que implica na saturação do sistema em horários de pico; o Terminal Dom Pedro com 18 mil viagens por dia, o que revela ser uma região intermediária a na cidade em questão da atração de viagens, mesmo porque, se comparada com

a região do Iguatemi por exemplo, onde dispomos de outro terminal, o Dom Pedro possui maior atração de viagens.

Figura 63. Produção de viagens por zona de tráfego.



Fonte: Oficina Consultores, 2004. Destacamos no mapa a localização dos terminais Dom Pedro e Iguatemi para que seja notada a diferença na produção de viagens de ambos.

A demanda por viagens que surge com a construção do Shopping, provoca um aumento da infraestrutura de transporte no seu entorno. Averiguamos que o terminal Dom Pedro, comparado com os outros dois citados acima, possui dimensões menores e não conta com controle de acesso ao espaço de embarque e desembarque, como se vê na imagem abaixo. Este terminal sem nenhum tipo de controle de acesso pode ser justificado pela utilização de bilhetagem eletrônica pelo transporte público da cidade de Campinas. Segundo Taniguchi e Duarte: “Atribui-se o domínio da tecnologia sem contato pela redução dos custos deste tipo de cartão, bem como a facilidade e rapidez nas operações de controle de passageiros.” (TANIGUCHI; DUARTE, 2006, p.20).

Consoante o relatório da SPTrans, o pré-embarque favorece a economia de tempo no embarque e ainda o conforto dos passageiros que embarcam no coletivo nas próximas paradas, ao encontrarem as primeiras fileiras e a parte da frente dos veículos mais livres.¹⁸

Portanto, com a construção do Shopping, a infraestrutura do entorno se tornou insuficiente e necessitou instrumentos que viessem a suprir esta nova demanda da cidade, lembrando que o Terminal Dom Pedro é inaugurado no mesmo ano que o Shopping, isto é, em 2002.¹⁹

¹⁸Disponível em: <http://www.sptrans.com.br/pdf/biblioteca_tecnica/RELATORIO_TECNICO_PREEMBARQUE.pdf>. Acesso em: abr. 2016.

¹⁹ Disponível em: <http://www.emdec.com.br/eficiente/sites/portalemdec/pt-r/site.php?secao=terminais_urbanos&pub=3308>. Acesso em: mar. 2016.

Figura 64. Terminal Dom Pedro.



Fonte: Font, Thiago (2016). Como o terminal não possui ponto de controle de acesso, necessita de mais fiscalização.

A imagem acima demonstra um terminal urbano sem muita infraestrutura, especialmente se comparado aos Terminais Ouro Verde e Central, onde o embarque e desembarque é feito de forma mais ágil tendo em vista o pagamento ser feito antes de entrar no ônibus.

A relevante influência na geração de viagens por parte do Parque Dom Pedro Shopping nesta região e a alteração que este fez na estrutura urbana, faz com que o Terminal Dom Pedro, dentre os três escolhidos neste trabalho para concluir qual tipo de cidade os terminais geram ou criam, seja o menos influente tendo em vista que este Terminal surge em face da demanda que o Shopping gera na região, isto é, ele surge através de uma demanda provocada por um equipamento privado e não por uma demanda da região exclusivamente ou outro fator com forte poder de geração das viagens.

Podemos observar nas imagens aéreas, em 2002, ano de inauguração do Parque Dom Pedro Shopping, que o bairro que apresenta maior densidade de ocupação do espaço urbano em seu entorno existe desde

antes da inauguração do Shopping. No entanto, o que gerou o potencial para a construção de um terminal foi o Shopping.

Figura 65. Parque Dom Pedro Shopping em 2002.



Fonte: Desenvolvido a partir do Google imagens, 2016. Observe que de um lado do Shopping temos um tecido urbano praticamente consolidado, o Jardim Santa Genebra, e do lado do Jardim Santa Cândida muitas áreas vazias.

Nesta imagem podemos notar que, de um lado, possuímos uma cidade aparentemente já consolidada e loteada, no bairro Jardim Santa Genebra, já no lado oposto verificamos o bairro denominado Fazenda Santa Cândida, que apresenta uma área de vazios urbanos maiores e, aparentemente, não possuindo uma forma tão consolidada.

Esta diferença na ocupação do solo de ambos os bairros, também, é revelada da seguinte forma: o Bairro Santa Genebra possui uma ocupação predominantemente residencial e com poucos lotes vazios, já a Fazenda

Santa Cândida possui uma mescla entre residências, galpões e lotes vazios. Contudo, nenhum dos bairros possui semelhança com o que ocorre na Avenida Guilherme de Campos, onde predomina a ocupação por grandes empreendimentos e condomínios maiores, como o “Le Monde”, ou alguns menores em algumas ruas transversais.

Destacamos aqui que o acesso do Bairro Fazenda Santa Cândida ao Terminal Urbano Dom Pedro conta com um percurso mais longo e possui um desnível topográfico, além de barreiras impostas pelo tipo de loteamento de grandes prédios que ocupam quadras extensas, dificultando assim a acessibilidade ao terminal, o que colabora para o tipo de ocupação de ambos.

Por sua vez, o Bairro Santa Genebra apresenta uma ocupação menos agressiva ao espaço urbano, isto é, com quadras menores e, em sua grande parte, residências, sem a presença de grandes edifícios que poderiam ocupar quadras maiores e prejudicar a acessibilidade das quadras, como ocorre na área ao redor do Shopping e atrás do The Mall.

Com isso concluímos que temos dois tipos de ocupação no entorno do Terminal Urbano Dom Pedro e do Parque Dom Pedro Shopping, uma mais antiga, que existia mesmo antes da construção do Shopping, e outra de ocupação mais recente, que possui como característica a presença de condomínios de edifícios e até mesmo, em menor número, condomínio horizontal residencial.

Segundo Faleiros (2010, p.1) “O empreendimento Parque Dom Pedro Shopping teve um papel preponderante no processo de urbanização de parcelas do município de Campinas e, sobretudo, como parte do fenômeno da urbanização dispersa da Região.”. A análise feita pela autora caracteriza bem a influência do Shopping na região, e como ele colabora para esta urbanização dispersa, não somente no âmbito regional, mas também local, como foi descrito acima sobre os dois bairros do entorno.

A partir da construção do Shopping, pode-se constatar uma mudança significativa no padrão de produção do espaço urbano do seu entorno, com um intenso desenvolvimento urbano e valorização imobiliária da região, resultando em alterações físicas, econômicas e sociais, afetando o espaço e a dinâmica urbana da área de maneira geral, bem como o meio ambiente natural, dada a sua proximidade a uma importante área de preservação ambiental, conforme constatou Oiticica (2008).

Com o potencial que um shopping possui, como asseverado por Oiticica (2008), este trabalho entende que a partir do momento em que um equipamento acaba por oferecer serviços, emprego, lazer, enfim atividades do cotidiano das pessoas, torna-se uma referência para uma parcela da sociedade em uma região, e, além disto, proporciona uma alternativa ao centro tradicional de uma cidade ele se constitui em uma centralidade.

Além das relações sociais e de cotidiano, o Parque Dom Pedro Shopping forma um tipo de cidade diferente do Centro principal. Mesmo com bairros mais antigos ao seu redor, o seu entorno imediato se adapta ao seu padrão de cidade. Como já mencionamos, os empreendimentos como o The Mall e o Le Monde, que de certa forma não se comunicam com a cidade, dão preferência aos seus acessos por veículos, que é o principal meio de acesso a região, mesmo possuindo um terminal urbano.

CONCLUSÃO

Ao longo deste trabalho discorreremos sobre alguns temas, como sobre a cidade de hoje. Entretanto, mantendo o foco nas novas centralidades de Campinas, observamos que os terminais urbanos de ônibus são potencializadores do surgimento das centralidades e nestes novos espaços que nascem na cidade, ao longo do tempo, existem pontos em comum. Nos Terminais que possuem ligação entre si, através das linhas de ônibus, pudemos observar dados sobre as suas dinâmicas e que, ao mesmo tempo em que podem gerar viagens, também são pontos atrativos. No decorrer do estudo notou-se que os terminais objetos de análise por parte deste trabalho possuem as suas áreas de influência dentro do espaço intraurbano de Campinas.

Iniciamos esta dissertação com uma revisão bibliográfica sobre conceitos de apoio e, após, passou-se para a análise do planejamento urbano de Campinas, quando buscamos na história da cidade de Campinas as suas relações com a mobilidade urbana. Assim, notamos que, desde o princípio de sua formação, a localização do território do município é estratégica, tanto para a região quanto para o Estado. Afirmamos isto quando discorreremos no Capítulo II sobre o caminho dos tropeiros e o local onde eles pousavam para prosseguir viagem pela Estrada dos Guaiases sentido ao que hoje conhecemos como o Estado de Goiás.

Foi às margens desta estrada que surgiu a cidade de Campinas, que possuía elementos naturais e de localização significativos para o surgimento de uma nova vila. A partir deste momento histórico observamos a importância da localização da cidade de Campinas, que foi regida por um entroncamento de caminho de tropeiro para o interior do país, remete-nos aos seus primórdios.

Todavia, no final do século XVIII, quando se inicia no Brasil a expansão da linha férrea, novamente Campinas figurou como um entroncamento importante.

Cumprе consignar que anteriormente aos trilhos o fluxo era de tração animal, que não demandava grandes áreas de infraestrutura para acomodar, muito embora isto não queira dizer que não havia uma infraestrutura para os animais, mas era algo em menor escala, até mesmo pelo porte dos animais, que é significativamente menor em relação aos trens, e sua circulação não demanda grandes áreas, mas sim de caminhos.

Mas, quando em 1872 se inicia a implantação das linhas férreas, a cidade de Campinas, como discorrido na dissertação, começou a se conectar com o “mundo”, pois a linha férrea que passava por Campinas seguia para São Paulo, indo até o porto de Santos.

O que se pode observar é que com as linhas férreas se instalou na cidade uma infraestrutura para receber este novo modal, que se potencializou na região principalmente para o escoamento do café. Esta nova infraestrutura que nos interessa abordar neste momento são as estações ferroviárias que se instalam na cidade, sendo que a principal delas foi a FEPASA, que desde sua inauguração em 1872 se localiza no mesmo local, onde este trabalho entende ser o Centro Tradicional da cidade de Campinas.

Assim ressaltamos que, mesmo não sendo sozinha a geradora de centro ou mesmo centralidade, a estação em seu tempo tomou o papel que este trabalho entende ser o dos terminais urbanos hoje, colaborando para a potencialização do local onde se localiza, que no caso da Estação FEPASA é o centro tradicional de Campinas.

Passamos, também, sobre a questão do sanitarismo na cidade de Campinas, que sofreu com uma forte epidemia que chegou a reduzir em números significativos a população. O sanitarismo deu azo na cidade a algumas alterações, como a criação de um Código de Postura e a realização de obras ligadas à questão sanitária, bem como propunha desde a proteção da cabeceira dos rios até um plano de canalização de alguns córregos,

destacando que os Córregos Tanquinho e o Serafim tiveram seus trajetos alterados.

Uma destas propostas foi direcionada para a margem do Córrego Serafim, onde se construiu a Avenida Orosimbo Maia, que dentro da morfologia da cidade se torna um delimitador do Centro, mas não como uma barreira, pois ao longo do tempo foi se hierarquizando como uma das principais vias de acesso ao centro tradicional de Campinas para os automóveis.

Avançando para os planos de desenvolvimento urbano que se iniciaram na década de 1930, os projetos da cidade passaram a se ordenar a partir dos princípios modernos do urbanismo, que possuía o ideário dos automóveis como principal modal das cidades. Portanto, o Plano de Melhoramentos de Prestes Maia preparou a cidade com uma infraestrutura urbana focada no centro tradicional. As Intervenções geradas pelo plano acabaram por marcar o centro, deixando-o em boa parte como o que conhecemos hoje, pois este projeto determinou a morfologia urbana da cidade de Campinas.

Este ordenamento urbano campineiro, resultado do Plano de Melhoramentos, possibilitou a expansão da malha urbana de Campinas de modo que se destacam as ligações com os espaços intramunicipais, principalmente os eixos que ligam a cidade até a capital do estado, através do sistema de rodovias Anhanguera/Bandeirantes. No entanto, estas rodovias, além de colaborar para a ligação mais ágil da cidade com a capital e até mesmo com as cidades de sua região, acabaram segregando a morfologia urbana de Campinas, tornando-se grandes barreiras físicas, uma vez que qualquer tipo de transposição delas demanda grandes obras viárias e, também, prejudicou a ligação de bairros localizados depois delas com o Centro da cidade, o que gera uma necessidade nestes bairros de espaços de novas centralidades.

Após os planos acima mencionados, o governo militar, em 1971, elaborou o programa desenvolvimentista que também se tornou base para o planejamento urbano da cidade, sendo que este programa mantém o foco em projetos na infraestrutura, principalmente viária, idem ao que observamos no plano de Prestes Maia. Houve ainda uma consolidação das conexões intramunicipais de Campinas, que proporcionou o desenvolvimento mais intenso da periferia da cidade.

Quando buscamos a história do sistema viário e rodoviário de Campinas no Capítulo II, entendemos que este aspecto tem relação direta com o surgimento de novas centralidades, até porque esta relação também passa pelo transporte coletivo, que colaborou para se atingir maiores distâncias dentro do espaço intraurbano e, com isto, facilitou o acesso a outras partes da cidade, deixando-as mais acessíveis. Observamos, ainda, que das centralidades analisadas foi possível perceber dinâmicas diferentes no entorno dos terminais urbanos, seja esta dinâmica de uma cidade tradicional ou uma dinâmica de uma cidade de hoje – que como observado ao logo do trabalho se trata de uma cidade fragmentada.

Para determinar estas novas dinâmicas de centralidades buscou-se na história da cidade de Campinas como se deu a formação do sistema viário da cidade e também das rodovias que cortam Campinas as quais segregam a cidade em diversos pontos do espaço intraurbano. Pela abordagem dos sistemas viários verificou-se que os diversos planos ocorridos durante a história demonstravam a preocupação com este tema, ao passo que a criação de planos que cunharam as novas vias, ou apenas as alargavam e as expandiam dentro da cidade e fora do centro tradicional. O que se viu com este tipo de planejamento foi uma cidade crescer de forma fragmentada, não somente pelo viário que se destaca, mas até mesmo pelo tipo de ocupação do solo que – vem ocorrendo até hoje. A título de exemplo, podemos citar que existem grandes condomínios e loteamentos fechados, que surgiram e colaboraram

para uma cidade com espaços fragmentados em várias escalas de bairros e da cidade.

Após a análise dos pontos de centralidade, três terminais e suas áreas do entorno se destacaram. O Terminal Central, que está localizado no Centro da cidade, sobressai por ser o maior terminal em volume de passageiros da cidade de Campinas e porque assume, ainda, um papel importante pois está alocado no centro tradicional da cidade, marcando desta forma uma área histórica da cidade.

Na sequência, identificamos na região do Ouro Verde, que possui em sua região uma parte significativa da população da cidade e se encontra afastada do centro tradicional, possui na área um potencial de centralidade que é o Terminal Ouro Verde, o qual conta números de viagens significativos, perdendo dentro da cidade de Campinas apenas para o Terminal Central.

Esta dissertação entendeu ser o Terminal Ouro Verde uma centralidade periférica, a qual se localiza na zona oeste de Campinas. Lembramos, ainda, que o percurso do centro tradicional até a região do terminal tem como principal via de acesso a Avenida das Amoreiras, cruzando duas rodovias, a dos Bandeirantes e a Anhanguera, ambas que segregam o tecido urbano e criam barreiras físicas dentro do espaço intraurbano.

As rodovias que segregam o tecido urbano no trecho da cidade de Campinas acabaram por potencializar a fragmentação, interferindo na continuidade do tecido urbano, pois as rodovias possuem restrições de acesso e se tornam grandes barreiras físicas. Verificamos, por outro lado, que esta fragmentação colabora para a diferenciação socioespacial urbana e gera dentro da cidade uma nova estruturação que proporciona novos padrões de centralidade, uma vez que cria a necessidade de uma nova centralidade, que, no caso, entendemos ser a do Ouro Verde.

Em relação ao centro tradicional, a Centralidade do Ouro Verde, como dito anteriormente, tende a refletir aquela. Isto se nota a partir do momento em que a centralidade do Ouro Verde possui no centro tradicional o seu principal destino de viagens. No entorno do Terminal Ouro Verde observamos a presença de uma gama de comércio diversificado, o que também se colabora para a potencialização da área como centralidade.

Destacamos a presença do Spazio Shopping e do Hospital Prefeito Edvaldo Orsi, elementos que igualmente colaboram para que a região reforce a sua centralidade com diferentes formas de relações sociais nesta área. Diferente do que observamos na centralidade do Dom Pedro, a centralidade do Ouro Verde possui sua dinâmica no espaço público da rua, contando com a presença de equipamentos de grande atração, tais como o shopping, o hospital e até mesmo o terminal urbano de ônibus, que é mais uma área de passagem e atração.

De fato, o Terminal Ouro Verde age na região como um grande polo gerador e de atração de viagens, sendo este o principal terminal da região em volume de passageiros e grande referência na região. Pudemos observar durante o percurso do trabalho que os novos loteamentos o utilizam como atrativo para seus empreendimentos, pois a sua localização também é considerada privilegiada na região, pois está ao lado da Avenida Ruy Rodrigues, via que liga a região ao centro tradicional da cidade.

Apesar de ter uma ligação tênue com o centro tradicional e diversos equipamentos reforçando a centralidade do Ouro Verde, faz parte da cidade fragmentada a região desta centralidade, a qual historicamente passa por processos de exploração da sua área que, de alguma forma, sempre foi segregada do tecido urbano, mas o número de habitantes e a classe social faz com que o transporte provoque uma expansão maior da cidade em seu território, hoje através do transporte público, o qual liga esta região com parte significativa da cidade.

Por fim, o Terminal Dom Pedro, que entendemos ser a busca da problemática deste trabalho, está localizado ao lado do Parque Dom Pedro Shopping e, diferente dos outros terminais, não possui o mesmo volume de viagens. Entendemos ainda que ele não é o maior potencializador destas novas centralidades, como o que observamos com o Terminal Ouro Verde, porém, colabora com a mobilidade da região. O que de fato assume o papel de centralidade nesta região da cidade é o Parque Dom Pedro Shopping, que com sua oferta de atividades e serviços se tornou referência em sua região e até mesmo na região de Campinas, atraindo público de outras cidades da RMC.

Durante a coleta de dados, notamos que o Terminal Dom Pedro, por certo volume de viagens, e com poucas atividades em seu entorno. Isto se justifica, também, por estar alocado ao lado de o shopping e de outro lado é vizinho de uma mata ciliar. Notamos ainda que o próprio shopping era o grande gerador de viagens e o equipamento que atraia as viagens na região, Observamos isto pois, em uma breve visita “in loco”, no seu entorno imediato não existe nenhum grande equipamento de atração ou geração de viagens que justifique a demanda do Terminal Dom Pedro.

Na pesquisa sobre o entorno do shopping, que coincide com a do terminal, verificamos um tipo de ocupação distinta da observada nas outras centralidades objeto de estudo. O entorno deste, diferente dos outros terminais objetos de estudo (Terminal Central e Terminal Ouro Verde), possuía uma identificação própria, um espaço público sem qualificação, isto é, sem pedestres, sem vida urbana. O Parque Dom Pedro Shopping possui características comuns a outros shoppings da região, como estacionamento de veículos ao redor de toda a construção, o que faz com que qualquer pedestre que venha a pé ao empreendimento circule pelo espaço dos automóveis, este sendo o principal modal de acesso ao local.

Em suma, traçando uma relação entre esta centralidade do Parque Dom Pedro Shopping e o centro tradicional, observamos que enquanto este possui vida em suas ruas - como na Rua 13 de Maio, que possui exclusividade

para o pedestre – a região do Shopping não possui nas ruas suas relações sociais, mas sim de forma interna ao empreendimento. A sua dinâmica interna provoca diversos tipos de atividade semelhantes ao centro tradicional, mesmo que dentro do Shopping, o qual, de fato, se torna uma centralidade, pois interiormente possui relações sociais semelhantes ao centro tradicional.

O centro tradicional de Campinas é sim uma referência para a RMC. Esta relação com a região é histórica, como pudemos observar, e que se criou pela localização do Centro na região, tendo passado por diversas fases de desenvolvimento regional: primeiro, se inicia com a Estrada dos Guaiases, depois pelo entroncamento das vias férreas e, por fim, pela proximidade com o sistema Anhanguera/Bandeirantes, reforçando assim sua referência enquanto Centro, frise-se, não somente da cidade mas também da região. Lado outro, destacamos novamente a localização do Parque Dom Pedro Shopping, cujos investidores procuravam um local que atendesse não somente à cidade de Campinas mas à região, constatando que a Rodovia Dom Pedro nos estudos parecia atender esta demanda, que de fato se confirmou.

Fazemos aqui um comparativo direto com o centro tradicional, pois entendemos que as novas centralidades tendem a refleti-lo. Sobre a morfologia urbana, quando buscamos a história do Centro da cidade de Campinas, com seus diversos planos e projetos de desenvolvimento, nota-se que a ocupação deste espaço sempre manteve o perfil da parte mais antiga, como a malha viária ou mesmo com o uso e ocupação do solo que não distanciasse a cidade do Centro. Isto não é uma regra, entretanto, de fato, parte dos planos de desenvolvimento teve esta preocupação, tanto que eles mantinham a malha viária existente, apenas alargando-a como ocorreu no período de Prestes Maia.

Desta forma concluímos que o Centro mantém um perfil de uma cidade compacta, mas que, ao longo do tempo, foi se adaptando para o automóvel, que provocou uma expansão da cidade e novos tipos de ocupação do solo.

Na contramão do centro tradicional, temos a centralidade do Dom Pedro, que surge já em uma cidade expandida e fragmentada, este trabalho deduz que, diferente do centro tradicional que surge com princípios de uma cidade compacta e onde não existia o uso do modal do automóvel, este foi inserido ao longo dos anos. Portanto, a centralidade do Dom Pedro surge apoiado nas bases deste tipo de modal, tendo seu viário e suas áreas de chegada privilegiadas para o automóvel.

Desde o princípio o Parque Dom Pedro Shopping é pensado de forma regional pelos seus empreendedores e onde está localizado, de fato, é uma região com fácil acesso às diversas rodovias da região. Destacamos a morfologia do entorno do empreendimento, que reflete uma cidade fragmentada e pensada para os veículos, com vias largas, o que ocorre no entorno do shopping é que os empreendimentos que existem no entorno partem do mesmo princípio do shopping, onde a prioridade é o automóvel, tanto que os acessos de pedestres são praticamente imperceptíveis.

O empreendimento ao redor do shopping possui praticamente padrões semelhantes, isto é, com seus lotes preenchidos de estacionamento e mesmo totalmente cercados, não conversando com a rua, sendo a única relação os acessos de veículos com suas cancelas recuadas.

A centralidade do Dom Pedro, possui forte representatividade na área, pois como descrito neste trabalho parte dos empreendimentos do entorno tem o Shopping – uma iniciativa privada – como referência de centralidade, e percebemos isso quando parte da publicidade imobiliária da região não utiliza o Centro da cidade como atrativo, mas sim o Parque Dom Pedro Shopping, que concluímos ser um reflexo do centro tradicional, mas privado, levando a cidade da rua para dentro, desenvolvendo as relações sociais internamente e com esta forte influência entendemos que a forma de ocupação deste empreendimento acaba por refletir no uso do solo do seu entorno, isto é, sem preocupação com a vida cotidiana dos espaços públicos do seu entorno.

O Parque Shopping Dom Pedro, foi idealizado por seus empreendedores como um equipamento regional e sua localização escolhida próximo as rodovias que acaba por facilitar o acesso ao local e assim tornando uma das principais características o interesse regional que este equipamento atrai na região com um raio de abrangência que vai além do município de Campinas. Compreendemos assim que além da influência local que causa em sua escala local, ele é também um equipamento que de fato não influencia no desenvolvimento regional, isto é não possui dimensão para isso, mas de certa forma ele possui características de relação em escala regional.

BIBLIOGRAFIA

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro. A Cidade como um corpo são e belo o pensamento urbanístico do Engenheiro Saturnino de Brito. São Carlos. Acesso em 15 de agosto de 2014 pelo link: <http://www.anpur.org.br/revista/rbeur/index.php/shcu/article/viewFile/323/299>

ANDRADE, Carlos Roberto Monteiro de. A peste e o plano: o urbanismo sanitário do Engenheiro Saturnino de Brito. Dissertação (mestrado em estruturas ambientais e urbanas) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1992.

ARAÚJO, Ageu. Viana. Pesquisa origem e destino: planejamento de sistemas de transportes metropolitanos. Dissertação de mestrado, Universidade Anhembi Morumbi. São Paulo, SP, 2003.

ASCHER. François . Os novos princípios do urbanismo/François Ascher; tradução e apresentação Nadia Somek: São Paulo : Romano Guerra, 2010.

BADARÓ, Ricardo. O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas (1934-1962). São Paulo: T/ USP, 1986. (dissertação).

BELTRAME, Gabriella. Vazios Urbanos: notas sobre a escassez social do imóvel urbano. Interseções, Rio de Janeiro, v. 15, n. 1, p. 113 – 138, 2013.

BERNARDINI, Sidney. Os planos da cidade: as políticas de intervenção urbana em Santos - de Estevan Fuertes a Saturnino de Brito (1892-1910). São Carlos: ed. RIMA / FAPESP, 2006.

BEZERRA, Maria do Carmo de Lima; **GENTIL**, Caroline Duarte Alves. Elementos da forma urbana relacionados à mobilidade sustentável. Cadernos de Arquitetura e Urbanismo, Brasília, v. 20, p.129-148, jan. 2013.

BICALHO, Marcos Pimentel e RODRIGUES, Marly – “Trilhos e linhas: História do Transporte Urbano em Campinas” – Prefeitura Municipal de Campinas. Secretaria Municipal de Transportes. EMDEC. Campinas, 2004.

BORJA, Jordi. Grandes projetos metropolitanos: mobilidade e centralidade. In: ASSOCIAÇÃO VIVA O CENTRO (Org.). Os centros das metrópoles: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001. p. 73-85.

BOTELHO, Adriano. Capital volátil, cidade dispersa, espaço segregado. Cad. Metrôpole: São Paulo, jul/dez 2012, V.14, nº 28. pp 297-315.

BRASIL. Ministério das Cidades. 2007. Caderno PlanMob: para orientação aos órgãos gestores municipais na elaboração dos Planos Diretores de Mobilidade Urbana. Brasília.

BRYAN, Francisco. Mobilidade urbana em Campinas : análise do espaço de circulação. 2011. 155 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Instituto de Geociências. 1.política, Universidade de Campinas, Campinas, 2011.

CAMPINAS. Lei Orgânica do Município de Campinas. Dispõe sobre a constituinte do Município de Campinas. Sessão solene do dia 30 de Março de 1990 Campinas-SP: Câmara dos Deputados,1990.

CAMPINAS. Plano Local de Gestão Urbana de Barão Geraldo, Lei Municipal nº 9.199/96. Campinas, São Paulo, 27 de dezembro de 1996. Disponível em <http://www.campinas.sp.gov.br/bibjuri/lei9199.htm>. Acesso em: 18 de abril de 2009.

CAMPINAS. Campinas: subsídios para discussão do plano diretor. Campinas-SP: Prefeitura Municipal de Campinas, 1991. Disponível em www.campinas.sp.gov.br. Última data de acesso: 20 jan.15.

CAMPINAS. Campinas: subsídios para discussão do plano diretor. Campinas-SP: Prefeitura Municipal de Campinas, 1996. Disponível em www.campinas.sp.gov.br. Última data de acesso: 15 jan.15.

CAMPINAS. Campinas: subsídios para discussão do plano diretor. Campinas-SP: Prefeitura Municipal de Campinas, 2016. Disponível em <https://planodiretor.campinas.sp.gov.br/saiba-mais/novo-plano-diretor-estrategico-2016-plano-de-trabalho>. Última data de acesso: 15 jan.15.

CAMPINAS. Lei Complementar nº 35 de 20 de setembro de 2012. dispõe sobre o plano local de gestão da macrozona 5 - mz 5 - área de requalificação prioritária – ARP Prefeitura Municipal de Campinas, 2012. Disponível em <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/planos-locais-de-estao/>. Última data de acesso: 20 out.15.

CAMPINAS. Resolução nº 005 de 08 de Janeiro de 2010. Dispõe sobre o Plano Diretor do Município de Campinas. *Diário Oficial Municipal*, 2006.

CAMPOS JÚNIOR, Teodoro. Subsídios Para a História de Campinas. In: Monografia Histórica do Município de Campinas. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1952).

_____. A Cultura do Café. In: Monografia Histórica do Município de Campinas. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1952).

CANO, W. (Coord.). São Paulo no limiar do século XXI. São Paulo: Fundação SEADE, 1992 - A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo, 1920-1980. São Paulo: Fundação SEADE, 1989. (Coleção Economia Paulista).

CANO, W., **BRANDÃO**, C. A. A Região Metropolitana de Campinas: urbanização, economia, finanças e meio ambiente. Campinas, SP: Unicamp, 2002.

CARPINTERO, Antonio Carlos Cabral. – “Momento de ruptura: As transformações no centro de Campinas na década dos cinquenta”. Coleção Campiniana – Centro de Memória, Unicamp. Campinas, 1991.

CARTY, Carolina Gabriel. Vacância no Centro de Campinas e o Planejamento Urbano Brasileiro, 1990-2014. 2014. 208 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Arquitetura e Urbanismo, Centro de Ciências Exatas, Ambientais e de Tecnologia, Pontifícia Universidade Católica de Campinas, Campinas, 2014.

CAVÉM, Sónia Mara Calvinho dos Santos. CENTROS HISTÓRICOS CONTEMPORÂNEOS: MUDANÇAS DE PERSPECTIVA NA GESTÃO : CASO DE ESTUDO DE LISBOA E BRUXELAS. 2007. 152 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Geografia, Departamento de Geografia, Universidade de Lisboa, Lisboa, 2007. Disponível em: http://porbase.bnportugal.pt/ipac20/ipac.jsp?session=125A155877490.1331516&profile=porbase&uri=link=3100018~!1619504~!3100024~!3100022&aspect=baic_search&menu=search&ri=1&source;=~!bnp&term=Cávem,+Mara&index=AUTHOR. Acesso em: 12 dez. 2015.

CAPPA, Josmar, Cidades e aeroportos no século XXI, Editora Alínea, Campinas, SP, 2013.

CORRÊA, Roberto .Lobato. O Espaço Urbano. São Paulo. Editora Atica, 1995.

COSTA, Luiz. Augusto .Maia., O Ideário Urbano Paulista na Virada do Século – O Engenheiro Theodoro Sampaio e a questões territoriais e urbanas modernas (1886-1903), São Carlos: Rima Fapesp. 2003.

COSTA, Luiz Augusto Maia. Nem Tudo Era Europeu: A presença norte-americana no debate de formação do urbanismo Paulista (1886-1919). São Paulo : UFABC, 2014.

Da SILVA, William Ribeiro. a formação do centro principal de londrina e o estudo da centralidade urbana. Geografia, Londrina, v. 12, n. , p. 21-44.

Dez/2013. Disponível em: <http://www.geo.uel.br/revista>. Acesso em: 12/02/2015.

Da SILVA, William Ribeiro. A redefinição da centralidade em cidades médias. Londrina e Maringá no contexto da reestruturação urbana e regional. Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Coloquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/37.htm>>.

DUARTE, Haidine da Silva Barros. A cidade do Rio de Janeiro: descentralização das atividades terciárias. Os centros funcionais. In: Revista Brasileira de Geografia, Rio de Janeiro, Nº 36, p.53-98, jan./mar, 1974.

EMDEC. Corredores Ouro Verde e Campo Grande: Projeto Funcional – Rede de Transporte. Campinas-SP, 2013. Disponível em : <http://www.emdec.com.br/eficiente/repositorio/Licitacoes/6098.pdf>. Última data de acesso: 11 nov 2014.

FALEIROS, Mariana. Veleiros. (2010). Urbanização dispersa, grandes equipamentos e impactos urbanos: O caso do Parque Dom Pedro Shopping. Pontifícia Universidade Católica de Campinas. Acessado em 14 de agosto de 2014 pelo link: http://www.bibliotecadigital.puc-campinas.edu.br/tde_busca/arquivo.php?codArquivo=583.

FRANCOSO, Maria Teresa; Agueda, Bruno Forghieri; Ketelhuth, Eduardo Castro. Comunicação visual no transporte público - estudo de caso no município de campinas – SP In: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transporte. 2014. Disponível em <http://www.anpet.org.br/xxviiiianpet/anais/documents/AC439.pdf>. Acessado em 25 de jan 2016.

FRÚGOLI JR., Heitor. São Paulo: espaços públicos e interação social. São Paulo, Marco Zero, 1995.

FRÚGOLI, Heitor. Centralidade em São Paulo: trajetórias, conflitos e negociações na metrópole. São Paulo: Cortez/EDUSP, 2000.

FURTADO, Bernardo. Alves. ; **KRAUSE**, C. H. ; **FRANÇA**, Karla . Hipótese, sua defesa e ações propostas: o plano do livro. In: Bernardo Alves Furtado; Cleandro Krause; Karla Christina Batista de França. (Org.). Metropolização: caracterização, institucionalidades e indicativos de política pública no Brasil. 1ed.Brasília: Ipea, 2013, v. 1, p. 9-19.

GRAZIA, Grazia de. Reforma Urbana e Estatuto da Cidade. In: RIBEIRO, Luiz Cesar de Queiroz e CARDOSO, Adauto Lúcio (org). Reforma Urbana e Questão Democrática. Promessas e desafios do Estatuto da Cidade. Rio de Janeiro: Reavan: FASE, 2003.

GLAESER, Edward; **GOTTLIEB** Joshua ; **TOBIO**, Kristina. Housing booms and city centers, national bureau of economic research. Massachusetts, 2012.

GLUSZEVICZ, Ana Cristina; **MARTINS**, Solismar Fraga. Estudo sobre o desenvolvimento de centralidades comerciais no município de pelotas. Anais da 12ª mostras de produção universitária, Rio Grande/RS, 2013.

GUGLIELMINETTI, Rose (09 set. 2007). 13 de Maio, caótica e democrática: na babel urbana que é a principal artéria do comércio de Campinas, o formigueiro humano reúne gente de todo tipo. Correio Popular, Campinas, Cidades.

HENRIQUE, Camila. Soares. (2004). Diagnóstico Espacial da Mobilidade e da Acessibilidade dos Usuários do Sistema Integrado de Transporte de Fortaleza. Dissertação de Mestrado, Universidade Federal do Ceara, Fortaleza, CE.

JOHNSON, James H. Geografía Urbana. Oikos-tau, S.A. Ediciones, Barcelona -1974.

KROGH, Daniela da. Silva. Santos. (2012). Contexto das epidemias de febre amarela no final do século XIX (1880-1900). Pontifícia Universidade Católica De Campinas. 2012.

LAPA, Jose. Roberto do .Amaral. A cidade os cantos e antros: São Paulo: Edusp. 1996.

LÉFÈBVRE, Henri. A Revolução Urbana. Belo Horizonte: Ed.UFMG, 1999.

_____. Espaço e Política. Tradução; Margarida Maria de Andrade e Sérgio Martins Belo Horizonte, Ed. UFMG, 2008.

LIMA, Elaine. Ferreira. (2007). Velhos Centros , Novas Centralidades : Políticas De Enobrecimento Urbano E Usos Do Espaço Público *. Scientia Plena, 3(5), 54–61. Acessado pelo link <http://www.scientiaplena.org.br/sp/article/view/1188>.

MARICATO, Ermínia. A cidade sustentável. In: 9º congresso nacional de sindicatos de engenheiros, 10., 2011, porto velho. **sociedade, energia e meio ambiente**. porto velho: FISENGE, 2011. p. 11 - 32.

MENDES, Cersar Miranda. O Urbano Capitalista. Boletim de Geografia n.01 – Universidade Estadual de Maringá, 1990.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Brasília, 2007.

MINISTÉRIO DAS CIDADES. Política Nacional de Mobilidade Urbana Sustentável. Cadernos, MCidades nº 6, 2004.

MÍTICA, Hélio Neto. Urbanização em Campinas: mudanças no tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I. 2008. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, USP/São Paulo, São Paulo, 2008.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. O que é o urbano, no mundo contemporâneo. Revista paranaense de desenvolvimento, n. 111, p. 9-18, 2006.

MONTE-MÓR, Roberto Luís. As teorias Urbanas e o planejamento Urbano no Brasil. In: Diniz, Clélio Campolina (org.). Economia Regional e Urbana – Contribuições recentes. Belo Horizonte: Editora UFMG, 2006.

MURPHY, Raymond.E; **VANCE**, J.E.JR. Delimiting CBD. In: Economic Geography, n.30, 1954.

NETO, Helio Mitica. (2008). Urbanização em Campinas: mudança no tecido urbano no entorno da Rodovia Dom Pedro I. Universidade de São Paulo.

NOBRE, Eduardo. A Atuação do Poder Público na Contrução da Cidade de São Paulo: A Influência do Rodoviarismo no Urbanismo Paulistano. In: Seminário da História da cidade e do urbanismo v.11 n.2, 2012.

OLIVEIRA, Gilberto Jr. Centro e novas expressões de centralidade em cidades médias: as respostas do centro tradicional na redefinição do velho. In: COLOQUIO INTERNACIONAL, 3., 2010, São Paulo. **III Colóquio internacional sobre comércio e cidade: uma relação de origem**. São Paulo: Fupan, 2010.

OLIVEIRA, Camilo Silva de Coelho. Análise da acessibilidade por transporte público coletivo no município de campinas. Monografia de bacharel. Instituto de Geociências Departamento de Geografia. Unicamp. São Paulo. 2012.

PAIVA, Cláudio C. Planejamento e Gestão Urbana: Uma Análise Crítica da Experiência Brasileira, Dissertação (Mestrado), Instituto de Economia da Unicamp, Campinas, 2001.

PEDROSO, Francis, O Centro de Campinas (SP) - Usos e Tranformações. Dissertação (Mestrado Geociência). Universidade Estadual de Campinas . Campinas :2007.

POLITO, Jessica de Almeida. Territorios de civilidade: o papel das “Mogis” na formação e reestruturação do leste paulista, século XVII-XIX. Dissertação

(Mestrado e Urbanismo). Pontifícia Universidade Católica de Campinas-SP: 2013.

PUPO, Celso Maria de Mello. Campinas, seu Berço e Juventude. Publicações da Academia Campinense de Letras. Campinas: 1969.

REIS, Nestor Goulart. Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano, São Paulo: Vias das Artes, 2006.

RUBIM, Barbara. LEITÃO, Sergio O Plano de Mobilidade Urbana e o futuro das cidades, Estudos Avançadas, São Paulo, nº24, p.55-66, 2013.

ROGERS, Richard. Cidades para um pequeno planeta. Barcelona, GG, 2001.

ROLNIK, Raquel. O que é Cidade - São Paulo: Brasiliense, 1995.

ROLNIK, Raquel. Exclusão territorial e violência: o caso de São Paulo. In: FERNANDES, Edésio; VALENÇA, Márcio Moraes (Org.). Brasil urbano. Rio de Janeiro: Mauad, 2004. p.111-129.

ROSA, Silvio José. Transporte e Exclusão Social: A Mobilidade da População de Baixa Renda da Região Metropolitana de São Paulo e Trem Metropolitano. Dissertação (Mestrado). Universidade de São Paulo. São Paulo: 2006.

ROSSETO, Pedro Francisco. Reconstituição do traçado da “estrada dos Goiazes” no trecho da atual mancha urbana de Campinas. In: Anais do Museu Paulista v. 20 nº2, São Paulo, 2006. Disponível em http://www.scielo.br/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S0101-47142006000200006. Acessado em: 15 abr 2015.

SAKAI, Roberta Yoshie . **A Ocupação da Área Central pelo Comércio Ambulante**: Negociações e Produção do Espaço Urbano. 2011. 235 f. Dissertação (Mestrado) - Curso de Pós Graduação em Arquitetura e Urbanismo, Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Carlos, 2011.

SALES FILHO, L. H. (1998). The accessibility matrix - a new approach evaluating urban transportations network. 8th World Conference on Transport Research. Antwerp, Belgium.

SANTOS, Antonio da Costa. Campinas, das Origens ao Futuro: compra e venda de terra e água e um tombamento na primeira sesmaria da Freguesia de Nossa Senhora da Conceição das Campinas do Mato Grosso de Jundiá (1732-1992). Campinas: UNICAMP, 2002.

SANTOS, Jânio. Centro, Sub-centros e Novas Centralidades na Metrópole Soteropolitana. In: XI Encontro de Geógrafos da América Latina, 2007, Bogotá. XI ENGAL – geopolítica, Globalização e Mudança Ambiental: desafios no desenvolvimento latino-americano, Bogotá, 2007. Anais.

SANTOS, Milton. Espaço e método. São Paulo: Nobel, 1985.

SÃO PAULO. Secretaria dos transportes metropolitanos. (org.). **Pesquisa origem e destino 2011 região metropolitana de campinas**: síntese dos resultados das pesquisas domiciliar e cordon line. 2011. Disponível em: <http://www.stm.sp.gov.br/odrmc/images/stories/ODRMC_2011_sintese.pdf>. Acesso em: 01 Jun 2012.

SALGADO, Ivone. Urbanismo sanitaria em Campinas no final do século XIX. In: SEMINÁRIO DE HISTÓRIA DA CIDADE E DO URBANISMO, 1., 1990, Salvador. **Cidade e Urbanismo**. Salvador: Anpur, 1990. v. 1, p. 218 - 241. Disponível em: <<http://unuhospedagem.com.br/revista/rbeur/index.php/shcu/issue/view/28>>. Acesso em: 25 ago. 2015.

SALGADO, Ivone. Urbanismo sanitaria em Campinas no final do século XIX. Cidade e Urbanismo - História, Teorias e Práticas. Salvador - BA: Mestrado em Urbanismo - FAUFBA, 1998, v. , p. 218-241.

SEADE – Fundação Sistema Estadual de Análise de Dado. A interiorização do desenvolvimento econômico no Estado de São Paulo (1920- 1980). São Paulo: Seade, 1989, v.1, n. 3. (Coleção Economia Paulista).

SEDU/PR-NTU (2002) Prioridade para o Transporte Coletivo Urbano – Relatório Técnico – Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República – SEDU, Associação Nacional das Empresas de Transportes Urbanos, Agosto de 2006.

SEDU-PR (2002). Motivações que Regem o Novo Perfil de Deslocamento da População Urbana Brasileira: Pesquisa de Imagem e Opinião sobre os Transportes Urbanos no Brasil. Relatório.

SILVA NETO, Manoel Lemes da. Evolução e tendências da gestão metropolitana em São Paulo. Aspectos normativos (parte 2). Arqtextos, São Paulo, ano 11, n. 125.10, Vitruvius, out. 2010 <<http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arqtextos/11.125/3632>>.

SILVA, Gilton. Lelis da; **FREITAS**, Ilce. Marília. Dantas Pinto. de. Um estudo sobre delimitação da área de influência em polos múltiplos geradores de viagens (pmgv). In Anpet (Ed.), (pp. 2176–2187). Belo Horizonte: Congresso de Pesquisa e Ensino em Transportes.2011. Acessado em 10 de junho de 2014 pelo link: <http://redpgv.coppe.ufrj.br/index.php/es/produccion/articulos-cientificos/2011-1/564-um-estudo-sobre-delimitacao-da-area-de-influencia-em-polos-multiplos-geradores-de-viagens/file>.

SILVA, Jonathas Magalhães Pereira (2000) – Em destaque a Zona Sudoeste de Campinas e os pontos de ZEIS em, nota-se a quantidade de pontos destinados a ZEIS nesta zona em relação ao restante da RMC.

SILVA, Jonathas Magalhães Pereira da; **TRÍPOLI MAGALHÃES**, Natália Cristina. Contradições da Região Metropolitana de Campinas. Delimitação das ZEIS e a localização dos investimentos públicos em habitação de interesse social. Arqtextos, São Paulo, ano 14, n.

158.00, Vitruvius, ago. 2013 Disponível em <http://www.vitruvius.com.br/revistas/read/arquitextos/14.158/4821>>. Acessado em 20 de dez 2014.

SILVA, William Ribeiro da. A redefinição da centralidade em cidades médias. Londrina e Maringá no contexto da reestruturação urbana e regional. In: Diez años de cambios en el Mundo, en la Geografía y en las Ciencias Sociales, 1999-2008. Actas del X Colóquio Internacional de Geocrítica, Universidad de Barcelona, 26-30 de mayo de 2008. Disponível em <<http://www.ub.es/geocrit/-xcol/37.htm>> acessado em 12 de março de 2014.

SPOSITO, Maria Encarnação. Capitalismo e Urbanização - São Paulo: Contexto, 14 ed., 2004.

_____. O centro e as formas de expressão da centralidade urbana. Revista de Geografia, São Paulo, v. 10. 1991.

_____. Novas Formas Comerciais e Redefinição da Centralidade Intra-Urbana. In: Textos e Contextos para a Leitura de uma Cidade Média. Presidente Prudente: UNESP, 2001.

_____. A produção do espaço urbano: escalas, diferenças e desigualdades socioespaciais. In: CARLOS, A. F.; SOUZA, M. L.; SPOSITO, M. E. B. (org). A produção do espaço urbano: agentes e processos, escalas e desafios. São Paulo: Contexto, 123 – 146, 2013.

SPOSITO, Maria Encarnação. et al. O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: Cidades médias: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007.

TAVARES, Margarida, Passos, Coelho. Centralidades Periféricas: o caso do nó de taveiro. Revista Iberoamericana de Urbanismo. nº10, p. 73-93. Abr. 2013.

TANIGUCHI, Gustavo. ; **DUARTE**, Fabio. . Bilhetagem eletrônica em Curitiba: os desafios da integração dos serviços públicos. Revista dos Transportes Públicos , v. 110, p. 17-28, 2006.

TOLEDO, Benedito Lima. Prestes Maia e as origens do urbanismo moderno em São Paulo. São Paulo: Empresa das Artes 1996.

TORREZ, Raquel. Freire. Barron. Centralidade na cidade contemporânea, novos sujeitos e projetos: o caso das universidades na Área Central do Rio de Janeiro . 2009. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em . www.ippur.ufrj.br/download/pub/RachelFreireBarronTorrez.pdf Acessado em 05 de maio de 2014.

THUT, Roberto. Toponímia de Campinas. In: Monografia Histórica do Município de Campinas. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1952.

VASCONCELOS, Pedro de Almeida et al. **A Cidade Contemporânea** :Segregação Espacial. São Paulo: Editora Contexto, 2013.

VERÍSSIMO, Francisco S, **BITTAR**, William S. M. 500 Anos da Casa no Brasil. Rio de Janeiro: Ediouro, 1999.

VILALVA, Waldir. Dezan. Arquitetura e construção a implantação de uma modernidade: O Processo de verticalização da área central de Campinas. 2007.

VILARINHO NETO, Cornelho. Silvano. Questão urbana no Brasil e em Mato Grosso. Revista Mato-Grossense de Geografia. Cuiabá, n.11, p. 35-50, ago/dez. 2007 REY, L. SPTRANS - São Paulo Transportes. Sistema de bilhetagem eletrônica. São Paulo, 2004.

VILLAÇA, Flavio. Espaço Intra-Urbano no Brasil. São Paulo: Nobel, Fapesp. ed., 1998.

_____. Espaço Intra-Urbano no Brasil. São Paulo: Nobel, Fapesp. ed., 2001.

_____. Reflexões Sobre as Cidades Brasileiras – São Paulo: Studio Nobel, 2012.

ZAKIA, Silvia Amaral Palazzi. Construção, arquitetura e configuração urbana de Campinas nas décadas de 1930 e 1940: O papale de quatro engenheiros modernos.

FONTES VIRTUAIS:

COHAB CAMPINAS: http://www.cohabcp.com.br/empre/uhs_campinas.html

CONSTRUTORA E INCORPORADORA LOPES: www.lopes.com.br

CONSTRUTORA E INCORPORADORA MRV: www.mrv.com.br

CONSTRUTORA E INCORPORADORA ROSSI: www.rossiresidencial.com.br

DERSA: www.dersa.sp.gov.br Concessionária

EMBRAPA: www.cnpm.embrapa.br

GOOGLE EARTH: earth.google.com/intl/pt/

GOVERNO FEDERAL DO BRASIL: <http://www.planalto.gov.br>

IBGE: www.ibge.com.br/home

IPEA: <http://www.ipea.gov.br/>

PARQUE DOM PEDRO SHOPPING: www.parquedpedro.com.br

PREFEITURA MUNICIPAL DE CAMPINAS: <http://www.campinas.sp.gov.br>

ROTA DAS BANDEIRAS: www.rotadasbandeiras.com.br

SECRETÁRIA DE JUNDIAÍ <http://cultura.jundiai.sp.gov.br/>

SENADO FEDERAL: www.senado.gov.br/sf/legislacao

INSTITUIÇÕES PÚBLICAS CONSULTADAS:

Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano.

Prefeitura Municipal de Campinas - Departamento de Uso e Ocupação do Solo.

Prefeitura Municipal de Campinas - Secretaria de Urbanismo.

Prefeitura Municipal de Campinas - Secretaria de Finanças.

AGEMCAMP - Agência Metropolitana de Campinas.

DER - Departamento de Estradas de Rodagem de Campinas.