

NÚMERO: 138/2011
UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
GEOGRAFIA NA ÁREA DE
ANÁLISE AMBIENTAL DE DINÂMICA TERRITORIAL

FRANCISCO BRYAN

Mobilidade Urbana em Campinas: análise do espaço de circulação

Dissertação apresentada ao Instituto de Geociências Pós graduação em Geografia como parte dos requisitos para obtenção do título de Mestre em Análise Ambiental e Dinâmica Territorial.

Orientador: Profa. Dra. Regina Célia Bega dos Santos

CAMPINAS - SÃO PAULO

Maio – 2011

FICHA CATALOGRÁFICA ELABORADA PELO
Sistema de Bibliotecas da UNICAMP /
Diretoria de Tratamento da Informação
Bibliotecário: Helena Joana Flipsen – CRB-8ª / 5283

B84m Bryan, Francisco.
Mobilidade urbana em Campinas : análise do espaço de
circulação / Francisco Bryan. -- Campinas, SP : [s.n.], 2011.

Orientador: Regina Célia Bega dos Santos.
Dissertação (mestrado) - Universidade Estadual de
Campinas, Instituto de Geociências.

1. Política urbana - Campinas (SP). 2. Transporte urbano -
Campinas (SP). 3. Planejamento urbano - Campinas (SP).
4. Geografia humana - Campinas (SP). I. Santos, Regina Célia
Bega dos Santos. II. Universidade Estadual de Campinas.
Instituto de Geociências. III. Título.

Título e subtítulo em inglês: Urban mobility in Campinas : analysis of
circulation space.

Palavras-chave em inglês (Keywords): Urban policy - Campins (SP);
City transportation - Campinas (SP); City planning - Campinas (SP);
Human geography - Campinas (SP).

Área de Concentração: Análise Ambiental e Dinâmica Territorial.

Titulação: Mestre em Geografia.

Banca examinadora: Léa Francesconi, Ricardo Castilho.

Data da Defesa: 18-05-2011

Programa de Pós-Graduação em Geografia.



UNICAMP

**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PÓS-GRADUAÇÃO EM GEOGRAFIA
ÁREA DE ANÁLISE AMBIENTAL E DINÂMICA TERRITORIAL**

AUTOR: Francisco Bryan

Mobilidade Urbana em Campinas: análise do espaço de circulação

ORIENTADORA: Profa Dra. Regina Célia Bega dos Santos

APROVADA: 18 / 05 / 2011

EXAMINADORES:

Profa. Dra. Regina Célia Bega dos Santos

Presidente

Prof. Dr. Ricardo Abid Castillo

Profa. Dra. Léa Francesconi

Campinas, 18 de maio de 2011.

AGRADECIMENTOS

Meus sinceros agradecimentos vão para todas as pessoas que cito abaixo:

Aos professores da banca examinadora Arlete Rodrigues, Ricardo Castilho e Léa Francesconi pelo afincamento ao qual se dedicaram à leitura e aos comentários sobre esta dissertação; à Regina Bega dos Santos, por ter tido a paciência e a dedicação ao me orientar durante estes meses; aos funcionários da secretaria de Pós Graduação e da biblioteca do IG; aos funcionários da biblioteca jurídica e da Secretaria de Planejamento, em especial à Maria Conceição Pires; ao João Ernesto, da EMDEC; ao Josias Lech, da Câmara dos Vereadores de Campinas; ao ex-secretário de Transportes de Campinas Marcos Bicalho; à Fernanda Torresan, responsável pela revisão textual desta pesquisa; à Nina Chechim, pela diagramação e revisão das normas ABNT; aos sempre amigos Ana, Carlos, Cauê, Emílio, Fábio, James (tradutor do *Abstract* desta pesquisa para o Inglês), Marcos (diagramador dos gráficos e tabelas), Rafael Tubino, Fábio, Rafael Craveiro, Robinson, Cris e Marcão; às coordenadoras do Colégio Progresso Cristina e Eugênia.

Em especial aos meus pais, Newton e Rosa, principais responsáveis pela minha afinidade com a Geografia e com os transportes. Em especial também; ao meu irmão Guilherme, que dedicou seu tempo, com muito carinho, a leituras e palpites sobre esta dissertação; à Claudia, Isabela e Bianca, que me amam tanto e me dão o apoio diário na vida para continuar a busca pelo conhecimento.

SUMÁRIO

| | |
|---|-----|
| Sumário | vii |
| LISTA DE SIGLAS | xi |
| INTRODUÇÃO | 1 |
| CAPÍTULO 1. Noções teóricas | 17 |
| 1.1 Deslocamentos: necessidade de meios de circulação e de transporte..... | 17 |
| 1.2 Noções de espaço-tempo e de circulação..... | 18 |
| 1.3 Deslocamento das forças produtivas..... | 23 |
| 1.4 O transporte de pessoas na cidade..... | 26 |
| 1.5 Os espaços para circulação são desiguais | 29 |
| CAPÍTULO 2 – A Dinâmica Territorial e o Espaço de Circulação de Campinas na Atualidade.. | 35 |
| 2.1 Condicionantes do transporte de pessoas | 35 |
| 2.2 O uso do solo, a distribuição espacial da população e dos locais onde são realizadas as atividades humanas cotidianas | 43 |
| 2.3 O espaço de circulação disponível na cidade..... | 50 |
| 2.4 Os meios de transportes usados..... | 65 |
| 2.5 As condições sócio-econômicas da população | 71 |
| 2.6 Acessibilidade ao transporte em Campinas (macro e micro)..... | 74 |
| CAPÍTULO 3 – A CIDADE INDUSTRIAL E OS PLANOS ESTRUTURADORES | 79 |
| 3.1 Contexto histórico | 79 |
| 3.2 - A industrialização redefine a cidade paulista..... | 83 |
| 3.3 - O Plano de Melhoramentos..... | 85 |
| 3.4 Anos 60 e 70 | 97 |
| 3.5 Anos 1990: novos projetos e problemas. | 108 |
| CAPÍTULO 4 – Planos Nacionais e Experiências no Brasil | 123 |
| 4.1 Análises e propostas..... | 123 |
| 4.2 Políticas Públicas do setor de Transporte Urbano em âmbito nacional | 128 |
| CONSIDERAÇÕES FINAIS | 135 |
| LISTA DE TABELAS, FIGURAS, IMAGENS E GRÁFICOS..... | ix |
| BIBLIOGRAFIAS UTILIZADAS..... | 145 |
| BIBLIOGRAFIAS CONSULTADAS | 151 |

SITES VISITADOS153
LEIS, DECRETOS E NORMAS155

LISTA DE TABELAS, FIGURAS, IMAGENS E GRÁFICOS

| | |
|--|-----|
| Tabela 1 – Indicadores comparativos de modos de transporte (ônibus como base 1,0)..... | 33 |
| Tabela 2 – Corredores de ônibus de Campinas..... | 59 |
| Tabela 3 – Distribuição do serviço e dos passageiros de ônibus pelas áreas de atuação das empresas concessionárias | 61 |
| Tabela 4 - Vias destinadas à bicicleta em Campinas | 64 |
| Tabela 5 – Sistema viário proposto para Campinas em 1938..... | 91 |
| Tabela 6: Taxa de motorização em Campinas | 119 |
| Figura 1 – Macrozonas do Município de Campinas | 45 |
| Figura 2 - Áreas de operação, terminais e estações de transferência..... | 54 |
| Figura 3 – Renda média do chefe de família por área de Campinas | 72 |
| Figura 4 – Malha ferroviária campineira | 81 |
| Figura 5 – Planta da cidade de Campinas em 1929 | 88 |
| Figura 6 – Linhas de bondes elétricos de Campinas na década de 1930 | 94 |
| Figura 7 – Volume diário de veículos nas principais vias de Campinas na década de 1960-99 | |
| Figura 8 – Hipótese confirmada dos eixos de crescimento urbano de Campinas..... | 101 |
| Figura 9 Linhas de desejo de deslocamento | 120 |
| Figura 10 Linhas de desejo de deslocamento | 121 |
| Gráfico 1: Em Campinas, 1.546.833 viagens são realizadas diariamente | 51 |
| Gráfico 2: São 416.399 viagens por dia (transporte público)..... | 68 |
| Gráfico 3: São 348.226 viagens por dia (transporte individual)..... | 69 |
| Gráfico 4: Percursos a pé..... | 71 |
| Gráfico 5 Evolução de passageiros transportados em Campinas | 116 |
| Imagem 1 – Estação de Transferência da Avenida Senador Saraiva – Centro da cidade..... | 56 |
| Imagem 2 – Faixas exclusivas e preferenciais da Avenida Anchieta – Centro da cidade | 57 |
| Imagem 3: Ciclofaixa que circunda o Parque Taquaral..... | 63 |
| Imagem 4 – Avenida das Amoreiras na década de 1980 | 107 |
| Imagem 5 – O que restou da Estação Aurélia do VLT | 113 |
| Imagem 6 – <i>Perueiros</i> na Avenida Anchieta, no centro da cidade..... | 117 |

LISTA DE SIGLAS

- ANTP – Agência Nacional dos Transportes Públicos
- BRT – Bus Rapid Transit (Trânsito rápido de ônibus)
- BNDE – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
- BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social
- CCTC – Companhia Campineira de Transportes Coletivos
- CEASA – Centrais de Abastecimento de Campinas S.A.
- CIMCAMP – Central Integrada de Monitoramento de Campinas
- COHAB – Companhia de Habitação Popular de Campinas
- DIC – Distrito Industrial de Campinas
- EBTU – Empresa Brasileira de Transportes Urbanos
- EMDEC – Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas
- EMPLASA – Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano S/A
- FEPASA – Ferrovia Paulista S.A.
- FINEP - Financiadora de Estudos e Projetos
- GDF – Governo do Distrito Federal
- GEIPOT - Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes Urbanos
- GETU – Grupo Executivo de Transporte Urbano
- INTERCAMP – Sistema de Transporte Público de Campinas
- IPTU – Imposto sobre a propriedade predial e territorial urbana
- PlanMob – Plano de Transportes e Mobilidade Urbana
- PPDI – Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado de Campinas
- PUCCAMP – Pontifícia Universidade Católica de Campinas
- REPLAN – Refinaria do Planalto Paulista
- RMC – Região Metropolitana de Campinas
- SEDU/PR – Secretaria Espacial de Desenvolvimento Urbano / Presidência da República
- SeMob – Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana
- SETEC - Serviços Técnicos Gerais
- SETRANSP – Secretaria Municipal de Transportes

- STAM – Sistema de Transporte Alternativo em Campinas
- STM – Secretaria de Estado dos Transportes Metropolitanos
- TIM – Trem Intra Metropolitano
- TRANSCAMP – Associação das Empresas de Transportes de Passageiros da Região de Campinas
- TRANSURC – Associação das Empresas de Transporte Coletivo de Campinas
- UNICAMP – Universidade Estadual de Campinas
- VBTU – Viação Bonavita de Transporte Urbano
- VLP – Veículo Leve Sobre Pneus
- VLT – Veículo Leve Sobre Trilhos



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
GEOGRAFIA NA ÁREA DE
ANÁLISE AMBIENTAL DE DINÂMICA TERRITORIAL**

**MOBILIDADE URBANA EM CAMPINAS: ANÁLISE DO ESPAÇO DE CIRCULAÇÃO
RESUMO**

Dissertação de Mestrado

Francisco Bryan

Esta dissertação tem por objetivo realizar uma análise da mobilidade urbana da cidade de Campinas – SP sob o ponto de vista de seu processo de urbanização e seu sistema de circulação. Com este fim, será estudado a estrutura atual do sistema de transporte público e como este se relaciona com o processo temporal de crescimento e desenvolvimento urbano. Composto por diversos períodos significativos (que são abordados de maneira distinta entre os estudiosos do assunto), tal processo será objeto de reflexão crítica utilizando como método a análise geográfica de circulação.

Pretende-se debater o processo de crescimento e estruturação da área urbana do ponto de vista da Geografia com relação aos sistemas de circulação urbana, de modo a compreender melhor a dinâmica da questão do transporte público na cidade. Para tanto, é necessário compreender como se deu e como se dá a distribuição espacial dos principais eixos de circulação utilizados pela população a partir do transporte público a fim de subsidiar propostas para a melhoria de sua circulação pelo espaço urbano, considerando principalmente as pessoas que mais necessitam deste transporte, e, portanto, de políticas públicas que priorizem esta parcela da população.

O objetivo do trabalho, portanto, é discutir o espaço do cidadão à mobilidade, sob condições minimamente aceitáveis de segurança através de uma ênfase maior nas propostas de ampliação permanente da infra-estrutura das cidades como um todo, e não apenas do transporte rodoviário, ao invés de analisar as causas dos problemas existentes, considerando esses deslocamentos como sendo meras rotas de ida e volta do local de trabalho. A principal alternativa para isso é levar em conta todas as formas de circulação no espaço; a pé, de bicicleta, carro, ônibus, trem e metrô. Todos devem ter condições para realizar suas atividades, e, portanto, a estrutura viária deve considerar todos os meios de transporte apontados acima.

O enfoque aqui pretendido contempla a visão do uso social do espaço urbano sobre o tema estudado, considerando algumas regras técnicas utilizadas pelo enfoque tradicional, destacando-se a análise do espaço urbano onde estes deslocamentos são mensurados tecnicamente e utilizado por pessoas cujas relações sociais, políticas e econômicas são complexas e ocorrem ao mesmo tempo.



**UNIVERSIDADE ESTADUAL DE CAMPINAS
INSTITUTO DE GEOCIÊNCIAS
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM
GEOGRAFIA NA ÁREA DE
ANÁLISE AMBIENTAL DE DINÂMICA TERRITORIAL**

**Urban mobility in Campinas : analysis of circulation space.
ABSTRACT**

Dissertação de Mestrado

Francisco Bryan

The goal of this dissertation is to analyze urban mobility in Campinas-SP through its urbanization process and circulation system development. Therefore, this work aims to study Campinas' public transit system structure nowadays and how it reflects the urban development process through time. Split into several significant periods (which are approached through different viewpoints by scholars), such process will be object of critical reflection using as method the geographical analysis of circulation.

Towards a better comprehension of public transport dynamics in Campinas, we intend to discuss the relationship between urban growth and development process and urban circulation systems. Therefore, it is necessary to understand how spatial distribution of the circulation axes most used by public transport users was developed through time in order to contribute on designing improvement proposals to these users' circulation in the city. Such proposals should always consider first the users that rely most on public transport as much as the public policy framework focused on these users.

This work also aims to debate the appropriation of urban spaces in order to guarantee all citizen mobility under minimum standards of safety through greater emphasis on proposals for perennial enhancement of urban infrastructure in cities as a whole - not focusing only on road transport - instead of only dealing with existing problems and their causes, an approach that usually demotes user displacements to simple commuting issues. The main alternative here is to consider all modes of transportation to get around in urban spaces: by foot, by bike, by car, by bus, by train, by subway, etc. Everyone should be able to carry out their activities; hence, transit structure should consider every one of these different modes.

Our focus here is a social approach (instead of pure technical approach) towards the analysis of spatial use in cities regarding the main issues dealt with in this study, even though some of the technical rules used by traditional approaches are taken here into consideration, such as urban spatial analysis in which these displacements are technically measured. But it should never be taken for granted the fact that urban spaces are stages for complex social/political/economical relations.

INTRODUÇÃO

Quando pensamos na cidade atual, logo nos vem à cabeça um espaço heterogêneo, com variadas possibilidades e opções de interações; com pessoas de etnias, culturas, modos de vida e de trabalho diferentes; com espaços múltiplos que são construídos e reconstruídos pelo homem. Vêm-nos, também, os mais diversos problemas enfrentados pelos cidadãos cotidianamente, como a falta de moradias, a dificuldade de mobilidade gerada pelo trânsito, a violência, a inacessibilidade aos transportes públicos, a falta de redes de saneamento, o desemprego, entre outros.

A cidade como conhecemos hoje - em particular a brasileira, com sua configuração - é fruto principalmente do processo de industrialização, que é constante indutor dos problemas relativos ao crescimento e à planificação urbana (Lefebvre, 2006).

É esse processo que caracteriza a sociedade moderna. Portanto, podemos considerar que a “problemática urbana” tem menos de dois séculos de existência, período em que o valor de troca ganha papel central nas relações do homem com o espaço urbano. “O valor de troca e a generalização da mercadoria pela industrialização tendem a destruir, ao subordiná-las a si, a cidade e a realidade urbana.” (Lefebvre, 2006 Pág. 06)

Toda e qualquer ação do homem no sentido de resolver o aparente caos vivido nas cidades deve considerar que o capital tende a se apropriar de tudo o que ocorre nelas, dando valor inclusive às coisas imateriais. Vende-se até o ar puro que determinadas áreas da cidade possuem, sendo oferecidas a público restrito, com preços elevados. A apropriação dos espaços da cidade e das atividades realizadas no dia-a-dia é feita de forma pensada e articulada. As festas e os espetáculos agora são realizados para, além de entreter, obter-se lucro, seja pela cobrança de entradas, seja pela venda de *souvenires* e de alimentos, ou ainda pela transmissão de novas regras sociais de comportamento. As ações públicas e privadas no espaço urbano contribuem para a mercantilização da vida. Cada vez mais, o Estado é permissivo com as atividades mercantilistas em áreas públicas urbanas. Mesmo que algumas ações se pretendam humanistas, essas não são suficientes para dar um fim aos problemas existentes nas cidades, uma vez que tais medidas pontuais podem minimizar os problemas, mas não acabam com eles. Ou pior, muitas das ações tomadas por determinados grupos sociais, embora aparentem boas intenções de seus

idealizadores, não passaram de novos degraus construídos para a escalada do capital em todas (ou quase todas) esferas de nossas vidas.

De acordo com essas considerações, o objetivo principal desta pesquisa é discutir a problemática urbana atual do município de Campinas, localizada no interior do estado de São Paulo, a mais ou menos 100 km da Capital do estado, sob a ótica de objetos específicos: o espaço de circulação e o transporte de pessoas.

Na atualidade, o crescimento e desenvolvimento de Campinas estão relacionados a transformações amplas no mundo capitalista que ocorrem, de modo particular, na região onde está inserida. A reestruturação produtiva, ligada à terceirização e a desconcentração industrial, tem gerado, a partir, sobretudo, da década de 1970, um intenso fluxo interdependente industrial e migratório.

Sua expansão urbana, característica de uma sociedade com distribuição de renda desigual, resultou em uma estrutura urbana fragmentada, com intenso espraiamento da mancha urbana e esvaziamento populacional de sua área central, dando espaço às atividades de comércio e serviço. (PIRES, 2007), (PIRES E CAIADO, 2006)

O sistema de transporte público de Campinas, tal qual o das grandes cidades brasileiras, é bastante discutido em diversas esferas da sociedade que a habita. Afinal, esse é um bem que faz parte das atividades cotidianas de seus cidadãos. Todas as relações sociais estabelecidas na cidade são facilitadas (ou dificultadas), entre outros aspectos, pela forma como os indivíduos se deslocam pelo espaço.

Hoje, a cidade possui principalmente duas modalidades de transporte público motorizado, ônibus e micro-ônibus¹. Há ainda uma terceira modalidade, o Veículo Leve sobre Trilhos (VLT), que se encontra desativado, embora a cidade necessite ampliar suas opções de deslocamento. As outras modalidades, não menos importantes, são o automóvel (moto e carro), pedestre, bicicleta e ônibus fretado.

Campinas é uma cidade com mais de um milhão de habitantes (e ainda sede e centro de uma Região Metropolitana com aproximadamente três milhões de pessoas) e, provavelmente, possui infra-estrutura insuficiente para viabilizar minimamente a circulação de todas as pessoas. A cidade encontra-se com um sistema de transporte público ineficaz e obsoleto, praticamente

¹ O nome utilizado pelo poder público e pela população é “seletivo”, dado por cobrar tarifa um pouco mais elevada, justificada pelo suposto melhor serviço prestado. Seus operadores são antigos perueiros da cidade, que entraram em acordo com a Prefeitura Municipal para operar no sistema de forma regulamentada.

incapaz de oferecer aos usuários o direito de fácil circulação pela área urbana onde vivem, com a devida qualidade, equidade e segurança que o serviço deve prestar. A infra-estrutura disponível para cada modalidade de transporte deverá ser levantada e avaliada quanto à priorização de algumas modalidades em detrimento de outras.

É necessário teorizar algumas questões ligadas ao espaço urbano contemporâneo e à importância da circulação nas sociedades capitalistas. É o caso da apropriação desigual deste espaço e de noções de tempo e espaço, as quais ganham importância para que a pesquisa não seja um mero levantamento de dados do município sobre os transportes, negligenciando as mais diversas condicionantes que a circulação representa para o espaço urbano. Tal discussão será desenvolvida no capítulo 1 desta pesquisa.

As variáveis espaço e tempo na cidade contemporânea serão consideradas de modo a permitir o debate sobre a aparente supressão do espaço pelo tempo num mundo onde os fluxos (movimentos de pessoas, mercadorias, informações etc) parecem eliminar os espaços físicos. Pelo contrário, o espaço ganha ainda mais importância nas relações de todos os níveis, reconfigurando os territórios. (MONGIN, 2009, pág. 22)

Esta reconfiguração do espaço, entretanto, não ocorre em um espaço qualquer, mas em espaços que recebem, cada vez mais, múltiplas funções e atribuições para a reprodução do capital. A mercantilização do espaço vai ganhando força em todas as esferas e as atividades humanas, sejam elas ligadas ao trabalho ou ao lazer, seguem essa mesma dinâmica. Ao mesmo tempo, o espaço passa a ser apropriado de maneira desequilibrada, com espaços de circulação igualmente desiguais.

A transformação do espaço geográfico para possibilitar e gerar novas espacialidades ocorre em dois âmbitos concomitantemente, sendo o primeiro de processos mais amplos, que seguem a dinâmica mundial da sociedade, da política e da economia; e o segundo local, que gera especificidades. No caso da circulação de pessoas nas cidades, os mesmos processos globais interferem especificamente em cada lugar.

A realização de um levantamento e de análise da estrutura física e governamental do transporte da cidade de Campinas e dos espaços de circulação disponíveis atualmente torna-se importante para identificar os problemas fundamentais encontrados no que diz respeito ao tema proposto. O capítulo 2 traz, portanto, essa discussão, que será realizada a partir de um levantamento de dados sobre a atual configuração espacial do município para a circulação de

pessoas e das condições oferecidas pelo poder público local para que este espaço seja usado democraticamente.

O perfil do transporte de Campinas é traçado a partir do local onde se vive e onde se exercem as atividades cotidianas (trabalho, compras, lazer, etc), das condições de uso e ocupação do solo determinadas pelas leis municipais, do espaço de circulação disponível na cidade, dos tipos de transportes usados e das condições sócio-econômicas da população. Todas essas variáveis interferem diretamente no nível de mobilidade urbana existente. Nesse capítulo, portanto, todas as características atuais do município serão apresentadas para que fique evidente a atual situação da mobilidade urbana de sua população. Inúmeras questões podem ser previamente elaboradas para posterior análise a partir da discussão a ser desenvolvida: Campinas oferece equidade em seu espaço de circulação? O município está preparado ou está se preparando para ampliá-la em sua mobilidade urbana no futuro, caso seu espaço não seja distribuído equitativamente? Que espaços poderiam ser usados para que isso ocorra? O que o poder público municipal pode fazer para que isso aconteça?

As características urbanas da Campinas atual foram traçadas ao longo de sua história por processos gerais que tiveram impactos específicos no município. No capítulo 3 serão abordadas questões referentes à história do processo de urbanização ali ocorrido. Será estudada a estrutura atual do sistema de transporte e como esse se relaciona com o processo temporal de crescimento e desenvolvimento urbano. Composto por diversos períodos significativos, abordados de maneira distinta entre os estudiosos do assunto, tal processo será objeto de reflexão crítica utilizando como metodologia a análise geográfica de circulação. O levantamento e a análise dos principais projetos de transporte para o município, desenvolvidos durante os últimos 80 anos, são igualmente importantes, pois traçam uma linha evolutiva das políticas públicas que, de modo significativo, conseguiram atender aos anseios das classes sociais interessadas.

Pretende-se debater ainda o processo de crescimento e estruturação da área urbana do ponto de vista da Geografia, no que se refere aos sistemas de circulação urbana, de modo a compreender melhor a dinâmica da questão do transporte na cidade. É preciso compreender como se deu e como se dá a distribuição espacial dos principais eixos de circulação utilizados pela população a partir do transporte público, a fim de subsidiar propostas para a melhoria de sua circulação pelo espaço urbano, considerando principalmente as pessoas que mais necessitam

desse transporte. São necessárias, portanto, políticas públicas que priorizem essa parcela da população.

Levantadas as questões tocantes ao processo de formação da cidade atual, suas relações com o espaço de circulação e com a disposição dos transportes de Campinas, e todos os temas correlacionados, é necessário que se faça ainda uma análise das políticas públicas elaboradas em nível nacional e local. Este é o assunto abordado no capítulo 4. Ao serem identificados, em Campinas, problemas relacionados ao tema, com suporte de políticas públicas ao longo dos anos, será possível tratar de questões como: qual é o programa do governo municipal para a busca de um transporte que use e leve ao uso mais igualitário do espaço urbano? Existem parâmetros nacionais sobre políticas públicas em transporte urbano capazes de dar suporte teórico e técnico aos municípios? Caso existam, como eles são utilizados pelo atual governo municipal? Criou-se a possibilidade de se fazer políticas públicas efetivas, ou ainda estamos diante de gestões que empreendem ações específicas?

Nesse capítulo serão apresentadas algumas experiências positivas que podem servir como exemplo para administrações como a de Campinas, tanto no que se refere à busca de mecanismos de avaliação dos níveis de mobilidade de sua população, como à busca de soluções práticas que podem contribuir para a distribuição mais equânime do espaço urbano campineiro.

O processo de urbanização e o sistema de circulação oferecido pela cidade aos indivíduos são fundamentais para explicar os usos e as apropriações diárias pelos moradores de Campinas, tanto por aqueles que têm o privilégio de utilizar o transporte individual, sobretudo o automóvel, quanto por aqueles que utilizam o transporte público. As características comuns às cidades brasileiras em decorrência do crescimento urbano também serão abordadas nesta pesquisa, tais como o processo de industrialização, a especulação imobiliária, a valorização das terras urbanas, os processos de exclusão da população de menor renda para as periferias, a verticalização, as políticas públicas ineficazes de transporte público; entre outras. Essas variáveis também se manifestam de maneira não menos importante para o estudo geográfico.

Os projetos desenvolvidos para as cidades devem se preocupar com os atos cotidianos e com as especificidades existentes nos diferentes lugares de cada centro urbano. Essas especificidades podem ser pautadas em condições políticas, econômicas e sociais que, na maioria das vezes, são determinadas por condições locais e gerais. Por isso é necessária a análise dos

processos históricos nas cidades que estão sendo estudadas. O autor Milton Santos reflete a esse respeito:

“A cidade onde tantas necessidades emergentes não podem ter resposta, está desse modo fadada a ser tanto o teatro de conflitos crescentes como o lugar geográfico e político da possibilidade de soluções. Estas para se tornarem efetivas, supõem atenção a uma problemática mais ampla, pois o fato urbano, seu testemunho eloqüente, é apenas um aspecto. Daí a necessidade de circunscrever o fenômeno, identificar sua especificidade, mensurar sua problemática, mas, sobretudo buscar uma interpretação abrangente. Desse modo, deve ser tentada uma pequena teoria da urbanização brasileira como processo, como forma e como conteúdo dessa forma. O nível da urbanização, o desenho urbano, as manifestações das carências da população são realidades a serem analisadas à luz dos subprocessos econômicos, políticos e socioculturais, assim como das realizações técnicas e das modalidades de uso do território nos diversos momentos históricos”. (SANTOS, 1994 pág. 11).

A anunciada crise urbana campineira, no início de sua industrialização, precisou de ações rápidas e precisas da elite municipal no sentido de estabelecer mecanismos ou meios de se fazer uma reforma urbana que atendesse aos seus interesses. Ao buscar a periodização destes acontecimentos, foi possível estabelecer a década de 1930 como o momento em que grandes mudanças começam a ser realizadas para que Campinas pudesse responder à crise urbana da melhor forma, preparando-a para se transformar de cidade agrícola-comercial para industrial. Para Carpintero, esta crise *“se apresenta com diversas faces, tornando-a, por assim dizer, contínua, até se manifestar em sua forma mais crítica, e exigir então solução ou diluição com políticas de cunho mais amplo, no caso o Plano de Melhoramentos Urbanos elaborado a partir de 1934”.* (CARPINTERO, 1996, pág. 37)

O período que vai da década de 1930 até os dias atuais contempla as principais mudanças estruturais de Campinas para receber os novos moradores vindos de outras regiões do país em busca de trabalho e melhores condições de vida, oferecendo a eles moradias em locais distantes do centro da cidade, com menos infra-estrutura. A cidade passa a ser concebida para receber os automóveis das multinacionais do setor automotivo que começam a chegar no final dos anos 1950. Em âmbito nacional Vasconcellos identifica esse como o momento em que

“... a reorganização urbana e regional estava relacionada à importância da indústria automotiva, como parte de um projeto de desenvolvimento econômico do pós-guerra, que desmanchou as redes ferroviárias, investiu pesadamente em sistemas rodoviários e manteve o transporte público em más condições e crise permanente”. (VASCONCELLOS, 2000, pág. 117)

A substituição de transporte ferroviário para rodoviário a fim de desenvolver a indústria automotiva no Brasil exigiu a construção de infra-estrutura para o automóvel e uma propaganda contínua do novo meio de transporte, apresentando-o com caráter de progresso e criando um sentimento de necessidade de consumi-lo. O desenvolvimentismo de Juscelino Kubtschek (JK), que atraiu as principais montadoras de automóveis do mundo, teve um papel fundamental para essa substituição e deve ser analisado. Em Campinas, no período que antecede a total desativação dos bondes, a mídia local também fazia a sua parte, divulgando o carro como produto relacionado ao progresso e ao futuro.

A pesquisadora Maria Sílvia Duarte Hadler salientou, em suas pesquisas, a tentativa incessante de se criar uma identidade em apreço ao automóvel em Campinas. “A admiração pelos automóveis, esses ‘explendidos vehiculos’, alimenta reclamações contra o estado de ruas e estradas próximas, pois todas as cidades modernas procuram adaptar suas estradas e ruas para o percurso dos automóveis, nivelando-as e asphaltando-as. É urgente melhorar o estado de estradas urbanas e suburbanas, para ligar os arrabaldes ao centro, ‘desenvolvendo o gosto automobilístico’²”.

O que vemos hoje é uma cidade construída para o automóvel. Um pouco diferente de São Paulo, que apresenta suas vias rodoviárias saturadas e, por isso, já existe um sentimento de comoção da sociedade para a melhoria do transporte público, Campinas ainda apresenta certa fluidez nos transportes, sobretudo para quem desfruta do privilégio de possuir veículos particulares. As grandes vias que circundam a cidade, construídas inicialmente com propósito de facilitar a circulação em âmbitos regional e nacional, ganhou, com o passar do tempo, ares de facilitador induzido ao acesso dos carros a quase toda a cidade, permitindo que as áreas mais bem servidas fossem valorizadas.

Cabe a esta pesquisa, de algum modo, demonstrar esse fenômeno. A noção de que o automóvel, apesar de ser objeto que permite maior mobilidade àqueles mais abastados, separa as pessoas no espaço urbano, deve ser discutida com cuidado. Ao invés dessa mobilidade resultar

² Jornal Diário do Povo – 27/04/1912

em maior uso do espaço, ela provavelmente acaba por dividir ainda mais os grupos humanos já divididos espacialmente em classes.

“... o uso maciço do automóvel (meio de transporte ‘privado’), a mobilidade (aliás, freada e insuficiente), a influência dos mass-media separaram do lugar e do território os indivíduos e os grupos (famílias, corpos organizados). A vizinhança se esfuma, o bairro se esboroa; as pessoas (os ‘habitantes’) se deslocam num espaço que tende para a isotopia geométrica, cheia de ordens e de signos, e onde as diferenças qualitativas dos lugares e instantes não têm mais importância”. Lefebvre (2006, pág. 77):

Algumas questões a serem levantadas durante a pesquisa são: o que é a cidade hoje? Pode ser o lugar de encontro? A máquina do Estado foi capaz de criar, por meio de políticas públicas, espaços desiguais de circulação humana em Campinas? Os espaços de circulação, se desiguais, foram capazes de reforçar as diferenças de classe e as diferenças na apropriação do espaço urbano? Qual é o papel do transporte de pessoas na busca da equidade espacial, se é que ela existe? Como esperar que parte da população deixe de usar o carro, se ele permite maior facilidade de acesso e rapidez do que o ônibus? Por que as pessoas devem deixar de usar o carro para usar o transporte público? As respostas não são simples de serem encontradas, e muitos estudiosos buscam-nas em diversas áreas do conhecimento, utilizando diferentes metodologias.

Uma das questões iniciais postas a respeito do tema transporte em Campinas é saber o que se espera da cidade ou o que se entende por cidade. Aqui ela será entendida como o lugar do encontro das diversidades, dos embates, da troca de experiências entre os cidadãos e os grupos aos quais eles pertencem. Ela é forma, estrutura construída, sede administrativa. É o local onde as atividades humanas ocorrem. Nesse sentido, a cidade precisa restabelecer sua função, sua vocação original. A cidade atual, cada vez menos, permite essas interações entre as pessoas. Os espaços são segregados, isolando ricos e pobres, sendo que os primeiros têm maior capacidade de uso desses espaços.

As elites saíram dos centros e fazem suas atividades de lazer, compras e trabalho em outras regiões da cidade, também segregadas. Evita-se ao máximo o contato com o diferente, com quem não pertence à mesma classe social. Entretanto, por mais que os usos e encontros na cidade

mínguem, nunca deixam de existir. Alguns habitantes jamais deixarão, na cidade, de realizar esses encontros e de usá-la de maneira que não seja para consumi-la.

“A cidade é obra, a ser associada mais com a obra de arte do que com o simples produto material. Se há uma produção da cidade, e das relações sociais na cidade, é uma produção e reprodução de seres humanos por seres humanos, mais do que uma produção de objetos. A cidade tem uma história; ela é a obra de uma história, isto é, de pessoas e de grupos bem determinados que realizam esta obra nas condições históricas.” (Lefebvre, 2006 pág. 46)

O que se pretende aqui - através da reflexão sobre as atuais condições de mobilidade em Campinas e de proposições de alternativas para a mobilidade dos seus habitantes de forma mais humanizada - é contribuir para a construção de um ambiente que permita o uso do lugar de forma que as pessoas se encontrem, troquem experiências e se relacionem com outras pessoas diferentes de sua realidade de vida. Isto é, no lugar, na cidade, deve existir a diversidade e a mesma precisa ser usufruída pelos moradores. Mais do que isso, o transporte público pode permitir que as pessoas tenham acesso mais democrático a todos os espaços da cidade, diminuindo os espaços segregados dentro dela. Vasconcellos explica: *“A necessidade de circular está ligada ao desejo de realização das atividades sociais, culturais, políticas e econômicas consideradas necessárias na sociedade.”* (Vasconcellos, 2001 pág. 85)

A discussão a respeito da melhoria dos transportes nas grandes cidades não representa apenas a busca de caminhos para que as pessoas cheguem mais rápido ao trabalho, ou que elas tenham mais segurança ao circularem pelo espaço urbano. Essas são também importantes, mas ao pensar dessa forma, estamos esquecendo as questões centrais da vida humana, que são as nossas realizações pessoais, muito maiores do que ir e vir do trabalho de forma mais rápida e com mais segurança. O transporte público pode ter um papel importante nessa forma de pensar a cidade a que as pessoas têm direito e tende a diminuir a segregação espacial. Os habitantes devem ter a oportunidade de circular livremente, afinal a cidade é feita por todos, e, por isso, deve ser usada por todos. Os investimentos nos transportes públicos têm de vir acompanhados de uma diminuição gradativa dos investimentos destinados exclusivamente aos transportes privados, de modo que estes não sejam mais prioridade do poder público. Em âmbito nacional, o governo deve incentivar, cada vez mais, a substituição gradativa do transporte privado (carro, principalmente)

para o transporte público, por meio de investimentos neste setor, que serve a todos e diminui a segregação espacial.

“É possível considerar aqui uma variável estratégica: limitar a importância da indústria automobilística na economia de um país e o lugar do objeto ‘carro’ na vida cotidiana, na circulação, nos meios de transporte. Substituindo o carro por outras técnicas, outros objetos, outros meios de transporte (públicos, por exemplo).” (LEFEBVRE, 1996, pág. 128)

A mobilidade dos habitantes da cidade é fator importante para o acesso dos mesmos a ela e ao que ela oferece. O sistema capitalista, tendo na mobilidade importante mecanismo de geração de consumos diferenciados de espaço da cidade, tratou logo de se apoderar das estruturas que permitem e impedem a mobilidade, sob o domínio das empresas ou do Estado, e às vezes de ambos, fazendo parcerias que privilegiam determinadas frações da sociedade.

“Estratos de renda mais elevada gastam menos tempo por deslocamento, circulam a velocidades mais altas, consomem mais espaço por pessoa e apresentam uma diversidade maior de atividades, viabilizada pela maior disponibilidade de tempo. Os estratos de renda mais baixa, ao contrário, circulam mais vagarosa e desconfortavelmente e dispõem de pouco tempo para atividades não ligadas ao trabalho, à reprodução biológica pura e simples.” (VASCONCELLOS, 2000 pág. 204)

Apenas o investimento nos transportes públicos não eliminaria a segregação espacial nas cidades, pois se sabe que muitos outros fatores estão ligados a essa questão. Também não faria com que todos substituíssem o carro pelo transporte público, haja vista que outros aspectos estão ligados à preferência das pessoas em deslocar-se de uma ou outra maneira. Entretanto, a construção de outra realidade não pode ser vista sem levar em conta todas as condicionantes ligadas à vida na e da cidade.

“A cidade sempre teve relações com a sociedade no seu conjunto, com sua composição e funcionamento, com seus elementos constituintes (campo e agricultura (...)). Portanto, ela muda quando muda a sociedade no seu conjunto. Entretanto, as transformações da cidade não são os

resultados passivos da globalidade social, de suas modificações. A cidade depende também e não menos essencialmente das relações de imediatez, das relações diretas entre as pessoas e grupos que compõem a sociedade (famílias, corpos organizados, profissões e corporações, etc.); ela não se reduz mais à organização dessas relações imediatas e diretas, nem suas metamorfoses se reduzem às mudanças nessas relações.” (LEFEBVRE, 1996 pág. 46)

Apresentam-se à cidade de Campinas processos históricos particulares, com os quais buscam-se garantir os interesses das elites locais referentes à manutenção do poder, por meio de ações articuladas entre poder público e privado em relação à ocupação e ao uso do solo urbano. Ao mesmo tempo, tais processos são de âmbito nacional. A substituição do transporte ferroviário pelo rodoviário, estratégia nacional, é sentida em Campinas de modo particular pelas suas especificidades locais.

A esse respeito, Milton Santos avalia que “a questão é estrutural. Seu entendimento passa pela história social, política e territorial recente da sociedade brasileira como um todo e as formas de inserção do país na economia mundial e suas conseqüências internas.” (SANTOS, 1994a. Pág. 142)

Campinas insere-se na economia brasileira e global a partir de uma elite estabelecida durante o período cafeeiro, cuja produção é voltada para a exportação em parte do século XIX e início do século XX, e, posteriormente, de uma transformação radical de sua estrutura para receber a indústria e novos moradores atraídos por elas. Nesse período a cidade passa por um crescimento rápido e desordenado de seu tecido urbano. As terras mais baratas (e mais distantes) recebem empreendimentos de habitação popular financiados pelos governos estadual e municipal, enquanto áreas mais próximas do centro, com melhor infra-estrutura, ficam à mercê dos especuladores que aguardam sua valorização para vendê-las. A partir da década de 1970, uma nova transformação ocorre para que a cidade possa adequar-se ao processo mais amplo de reestruturação produtiva, que resulta na descentralização de parte da indústria paulista, que sai da capital para se instalar em regiões do interior do estado, entre elas, a de Campinas. Juntamente com tais processos citados acima, ela se transforma localmente para adequar-se a essa nova realidade, reposicionando sua elite em um novo contexto. Essas transformações da cidade em âmbito local e geral são lembradas por Lefebvre, que as identifica como sendo parte de processos que ocorrem em todas as cidades, porém de maneiras distintas:

“A cidade se transforma não apenas em razão de ‘processos globais’ relativamente contínuos (tais como o crescimento da produção material no decorrer das épocas, com suas conseqüências nas trocas, ou o desenvolvimento da racionalidade) como também em função de modificações profundas no modo de produção, nas relações cidade-campo, nas relações de classe e de propriedade. O trabalho correto consiste aqui em ir dos conhecimentos mais gerais aos conhecimentos que dizem respeito aos processos e às discontinuidades históricas, à sua projeção ou refração na cidade, e inversamente, dos conhecimentos particulares e específicos referentes à realidade urbana para o seu contexto global.” (LEFEBVRE, 1996 pág. 53)

Notadamente, o primeiro grande plano urbanístico da cidade de Campinas é aprovado em 1938, com o nome de “Plano de Melhoramentos Urbanos” (CARPINTERO, 1996). O estudo de todos os planos similares, e não apenas deste citado, ocorridos durante o período do recorte temporal optado, torna-se fundamental para identificar as especificidades locais de um plano mais amplo, de nível nacional, de reorganização espacial das cidades para que elas possam receber seu mais novo “habitante”, o carro.

A partir dessa análise poderemos avaliar até que ponto os investimentos propostos pelos planos de melhoramentos urbanos foram efetuados e quais os impactos gerados em Campinas. Se o resultado a ser obtido nos levar a afirmar que tais investimentos foram os responsáveis diretos pela mudança estrutural da cidade até sua configuração atual, será possível concluir que as políticas públicas realmente foram capazes de transformar esse espaço urbano. Sendo assim, elas podem ser usadas para que a cidade permita cada vez mais o encontro das pessoas, a partir do uso dela de forma plena.

É preciso ter a nítida noção de que os investimentos realizados para melhorar os transportes públicos na sociedade atual jamais vão reverter à especulação dos usos do solo nas cidades, uma vez que qualquer intervenção, estatal ou privada, irá valorizar ou desvalorizar as áreas próximas dos locais onde houver tais investimentos. Entretanto, os efeitos especulativos tendem a ser minimizados pelo investimento nos transportes públicos, com vistas a melhorar a mobilidade das pessoas de modo a permitir que elas transitem facilmente por toda a área.

Se tivéssemos transporte público sendo oferecido com qualidade e distribuição do espaço de forma igualitária, não teríamos menores possibilidades de ação dos especuladores? Sabemos que as decisões políticas que determinam as ações estão permeadas de interesses da sociedade, em

geral misturadas a interesses particulares. Especificamente no Brasil, a elite sempre utilizou os poderes públicos para alavancar interesses particulares. São muitos os trabalhos acadêmicos que mostram essa prática, corriqueira em todos os níveis de governo do país.

Em Campinas, não foi e não é diferente. Seu espaço é constantemente reformulado para atender aos interesses das elites locais e nacionais.

“Os impropriamente chamados Bens de Consumo Coletivo são, sobretudo, esse Capital Geral apropriado legalmente, estatutária ou especulativamente, pelos capitais particulares. Esses bens de consumo coletivo que são o Capital Geral são cada vez mais planejados, para que seu uso seja discriminatório: a água, os esgotos, a eletricidade, que existem abundantemente nas cidades, mas que não estão ao alcance de todos; os telefones, as estradas, os transportes, mas também – e isso é cruel – a saúde e a educação.” (SANTOS, 1994, pág. 141)

As intervenções do Estado são realizadas para criar, na cidade, espaços discriminatórios, associando as medidas aos interesses de quem as fazem.

“Como a divisão social do trabalho e a divisão territorial do trabalho dependem, em proporção crescente, de decisões políticas, o presente e a evolução futura das cidades dependem, em proporções semelhantes, do papel que, na economia, cabe aos atores do jogo político, segundo diferentes níveis, e da forma como, respondendo a essas determinações, o espaço urbano é, a cada momento, reorganizado. (...). A importância desse tipo de enfoque sobressai tanto mais quando o Estado intervém, direta ou indiretamente, nas relações de trabalho, estimula de forma seletiva e freqüentemente discriminatória as diversas atividades, estabelece os usos do solo, impondo regalias e interdições, e cria, até mesmo, zonas espaciais, como distritos industriais ou as próprias Regiões Metropolitanas. Cada parcela do território urbano é valorizada (ou desvalorizada) em virtude de um jogo de poder exercido ou consentido pelo Estado. Uma análise urbana supõe, desse modo, que todos esses fatores sejam levados em conta e deve permitir que se identifique melhor o lugar real que ocupa cada agente ou grupo de agentes no processo de desenvolvimento urbano, a cada momento histórico.” (SANTOS, 1994, pág. 62)

Por isso mesmo, torna-se importante realizar levantamento e avaliação dos trabalhos atuais realizados pelo poder público municipal, para que novas perspectivas sejam contempladas para o futuro. Entre os principais trabalhos estão os atuais contratos entre Secretaria de Transportes de Campinas e as empresas de ônibus que prestam serviços de transporte para grande parcela da população da cidade e que, por processos históricos analisados durante a elaboração desta pesquisa, sempre receberam tratamento secundário. Deve-se avaliar a formulação e a execução dos contratos de prestação de serviços, pois a partir dos mesmos é possível identificar se as empresas de ônibus cumprem as políticas públicas em transporte para a cidade definidas pelo poder municipal. Os contratos firmados entre poder público e empresas privadas que prestam serviço à sociedade são as ferramentas que esta tem para acompanhar e cobrar pelos serviços prestados, pagos por todos. Mais ainda, como ferramentas, os contratos devem ser formulados em debate com a população para que o serviço seja oferecido de acordo com o que ela determina como de qualidade. O mesmo levantamento deve ser feito sobre a atual lei de zoneamento do solo, sem a qual não é possível pensar políticas públicas de mobilidade urbana.

Milton Santos aponta que, nas grandes cidades brasileiras, atualmente:

“... há interdependência do que podemos chamar de categorias espaciais relevantes dessa época: tamanho urbano, modelo rodoviário, carência de infra-estruturas, especulação fundiária e imobiliária, problemas de transporte, extroversão e periferização da população, gerando, graças às dimensões da pobreza e seu componente geográfico, um modelo de centro-periferia.” (Santos, 1994, pág. 106) aponta que, nas grandes cidades brasileiras, atualmente:

Cabe aqui, portanto, considerar esses pontos como características importantes para entender a concepção do espaço urbano de Campinas. Mesmo que o objeto desta pesquisa esteja limitado à área administrativa do município, é necessário, ao estudá-la, considerar todo seu entorno, quase todo conurbado por diversas cidades.

A pesquisa proposta tem o objetivo de contribuir para a avaliação das condições atuais de transporte e de trânsito na cidade de Campinas, resultantes do processo de desenvolvimento econômico, social e de políticas públicas de transporte e de trânsito da cidade. Possivelmente,

será identificada uma crise nos transportes urbanos, em todas as suas categorias. O estudo do espaço geográfico encarado como papel fundamental para a existência da urbanização e suas complexidades na relação homem-espaço, pode permitir avanços na discussão sobre o transporte, ao ser relacionado com outros enfoques de pesquisa, não no sentido de superá-los, mas para dar ao espaço geográfico papel central na discussão sobre a cidade e seus problemas.

O caminho central da pesquisa será desvendar um espaço de circulação mais humano para a cidade, considerando-o como direito da população, a partir da mudança no enfoque das ações realizadas na circulação de pessoas, para priorizar o transporte público no lugar do individual motorizado, porque o direito ao transporte é integrante do direito de participar das atividades sociais, políticas, econômicas e culturais que fazem parte da vida. Para isso, tais mudanças precisam ser perseguidas de forma integrada, beneficiando-se da complementaridade e reforço mútuos entre um uso do solo mais denso e sistemas de transporte público e não motorizado.

CAPÍTULO 1. Noções teóricas

Neste capítulo será realizado o aporte metodológico sobre as questões ligadas ao espaço urbano, aos deslocamentos humanos nele realizados e sobre as formas e os motivos conhecidos para que os deslocamentos ocorram.

1.1 Deslocamentos: necessidade de meios de circulação e de transporte.

Todas as atividades humanas necessitam de deslocamentos, seja por conta própria (a pé) ou por meio de algum produto mecânico ou motorizado. Exceto as pessoas portadoras de deficiência ou com dificuldades devido à idade, as demais pessoas apresentam condições iguais, em princípio, para realizá-los. Na sociedade moderna, as cidades apresentam um ambiente construído necessário à sustentação do processo de desenvolvimento capitalista, capaz de promover os deslocamentos.

Denominaremos esse ambiente de espaços de circulação, ou estrutura construída, uma vez que, sobretudo nas cidades, o deslocamento de pessoas é realizado em espaços construídos, que são ruas, avenidas, estradas, linhas de trem, rios, entre outros. Dear e Scott, a respeito do espaço de circulação, concordam que:

“(...) em cada cidade se materializa um sistema espacial complexo, compreendendo uma montagem interdependente de áreas funcionais (privadas e públicas). Estas (...) podem ser denominadas tanto como espaço de produção (no qual o processo de acumulação ocorre) ou de reprodução (no qual a recuperação da força de trabalho ocorre). Ambos os espaços são mediados por um terceiro espaço, dedicados às necessidades da circulação.” (Dear e Scott, 1981, pág.10)

O papel de mediação entre produção e reprodução atinge um aspecto fundamental para o capitalismo, pois a espacialização dos espaços de circulação privilegia alguns ambientes, valorizando-os, ao mesmo tempo em que outros espaços menos privilegiados são desvalorizados. Existem casos de bairros relativamente próximos ao centro da cidade e de locais onde as principais atividades urbanas são realizadas que não possuem facilidade de acesso, seja através de

carros, transporte público ou a pé. Em Campinas, por exemplo, o acesso por carro e ônibus é bastante prejudicado no bairro Parque Industrial, localizado próximo ao Centro, em função da presença da linha férrea entre os dois bairros, o que se torna uma barreira física difícil de ser superada. Tal região teve sua importância estratégica até certo período. Atualmente, o bairro não faz parte do eixo de valorização imobiliária estipulado pelas grandes construtoras e viabilizado pelo poder público e, portanto, deixa de receber investimentos de melhoria da mobilidade de seus moradores.

Classificaremos ainda como meios de transportes, ou meios de circulação, as formas como as pessoas se deslocam pelos espaços de circulação, que não precisam, necessariamente, ser mecanizados. Na verdade, o transporte realizado a pé é o mais utilizado pelas pessoas, apesar de possuir cada vez menos espaço. Há deslocamentos também por carros, ônibus, trens, metrô, barcos, etc.

De acordo com inúmeros estudos que buscam retratar as vantagens e desvantagens dos diferentes meios de transporte usados existem alguns dados que devem ser considerados nessa pesquisa. No capítulo 2 é feito um levantamento de todos os meios de transporte usados em Campinas, com suas características principais, disponibilidades e problemas.

1.2 Noções de espaço-tempo e de circulação

A mediação entre produção e reprodução na cidade capitalista pressupõe algumas observações quanto às noções de espaço, de tempo e de circulação. Abordaremos a seguir diversas questões relacionadas à atual distribuição e às condições do sistema de transporte existentes em Campinas, com ênfase ao espaço de circulação ocupado pelo transporte público. As condições ofertadas podem dar a ideia de como e com qual qualidade as pessoas circulam pela cidade e têm acesso aos seus mais diversos lugares, o que provavelmente mostrará os principais problemas pontuais e estruturais do sistema. Antes, no entanto, se faz necessário assinalar alguns elementos importantes, como explicar qual é esta cidade referida, ou seja, de que cidade se trata num sentido mais amplo. Suas características principais, funções, relações humanas estabelecidas, entre outras, são fundamentais para que não se perca o foco metodológico proposto.

A primeira questão está ligada diretamente à circulação de pessoas no espaço urbano, realizada pelo transporte público e outros meios, a noção de espaço e de tempo que adotaremos para discutir a circulação dentro da cidade ou entre esta e outras.

Milton Santos analisa a importância da circulação no mundo atual. Para ele, um dos significados da globalização contemporânea é:

“... a aceleração de todas as formas de circulação e seu papel crescente na regulação de atividades localizadas, com o fortalecimento da divisão territorial e da divisão social do trabalho e a dependência deste em relação às formas espaciais e às formas sociais (jurídicas e outras) em todos os escalões”. (SANTOS, 1994, pág.50)

Conforme a cidade cresce e amplia a gama de atividades dentro dela realizadas, mais aumenta a complexidade das relações espaciais entre elas, tornando a visão do conjunto cada vez mais necessária, já que nenhum setor pode bastar-se a si mesmo (CASTELLS, 18983, pág. 237), ampliando cada vez mais a importância de se existir uma rede de transporte tal que garanta essas relações.

Ao circular, o homem utiliza o espaço (físico, construído) e para que isso ocorra é necessária uma quantidade de tempo. Usamos diferentes meios de transporte para nos deslocarmos por determinadas vias, durante certo período de tempo, até atingirmos o local desejado. O espaço e o tempo são categorias básicas da existência humana (HARVEY, 2004). A questão da circulação de pessoas, apesar de ser tratada sob o ponto de vista temporal, ou seja, o tempo gasto por elas ao realizar seus deslocamentos, jamais poderá deixar de lado a questão espacial.

O desenvolvimento, cada vez maior, de novas técnicas de transporte, não representa o fim do espaço como objeto de análise. Este apenas muda de qualidade. Para Milton Santos, *“as diversas estradas, ruas, logradouros, não são percorridos igualmente por todos. Os ritmos de cada qual – empresas ou pessoas – não são os mesmos”.* Com isso, são criados espaços da hegemonia, ocupados e reproduzidos pelos indivíduos hegemônicos de cada sociedade. O autor diz ainda que *“o espaço se impõe através das condições que ele oferece para produção, circulação, residência, comunicação, lazer, exercício da política e das crenças, e como condição de ‘viver bem’”.* (SANTOS, 1994, pág. 15). O tempo, de certa forma, engole o espaço por meio

da tecnologia, otimizando ainda mais o uso desse espaço. Assim, é possível desenvolver mais ações em menos tempo, permitindo maior intensidade do uso do espaço.

Cada vez que o planejamento de transporte urbano for feito considerando o espaço apenas como algo a ser vencido, por meio de elementos técnicos que visam diminuir os tempos dos deslocamentos, ele estará deixando de lado a questão central, que é a configuração dos diferentes lugares dentro da cidade. Este deve ser o motivo pelo qual as pesquisas sobre deslocamentos em áreas urbanas assumam o tempo como principal elemento a ser trabalhado. O autor David Harvey aponta que esta visão está ligada à questão do progresso, da modernidade, ou seja, “... *o progresso implica a conquista do espaço, a derrubada de todas as barreiras espaciais e a ‘aniquilação [última] do espaço através do tempo. A redução do espaço a uma categoria contingente está implícita na própria noção de progresso*” (HARVEY, 2004, pág. 190). Isto, de certa forma, deixaria de lado questões como concentração de atividades em determinados lugares da cidade, periferização de parte considerável da população e especulação imobiliária. Esse planejamento também trataria de um deslocamento sem sentido de existir, ou seja, sem levar em conta as motivações que levam uma pessoa a se deslocar.

Estudar o transporte de pessoas em uma cidade, buscando eliminar, ou ignorar a questão espacial, é, possivelmente, um dos grandes equívocos dos planejamentos de transportes urbanos, pois deixa de lado as diversas condicionantes que o espaço impõe para que haja o deslocamento. Os espaços construídos para o transporte determinam e são determinados por atividades sociais existentes em diferentes áreas da cidade. Desse modo, eles não podem ser pensados separadamente das políticas de uso e ocupação do solo, e de políticas sociais definidas pelo poder público.

Reduzir os estudos e análises sobre transporte em uma cidade à questão temporal, ou seja, quanto tempo se leva para ir de um lugar a outro, significaria ignorar a função objetiva dos deslocamentos, que é justamente de criar e recriar os espaços. Os caminhos entrecruzados da cidade dão a ela sua forma. Eles unem lugares e, assim, criam a cidade por meio de atividades e movimentos diários (HARVEY, 2004). Não se trata, portanto, de reduzir o tempo gasto nos deslocamentos, mas de uma redefinição da cidade como local onde as pessoas se realizam e se relacionam com outros e com o próprio meio.

O espaço e os meios de circulação utilizados na cidade precisam ser estudados, pois esses são o que Milton Santos denomina técnicas constantemente aperfeiçoadas para diferenciar a apropriação do espaço urbano. Seriam condições espaço-temporais desenvolvidas ao longo da história, que contribuem para segregar espaços da cidade quanto aos usos e apropriações.

O termo “circulação” será entendido aqui como o movimento das pessoas e das mercadorias pelo espaço utilizando alguns meios para realizá-lo. Segundo Moacir Silva, “Circulação – ou realização de *transportes* propriamente ditos – é a movimentação de *massas econômicas* por um conjunto de *vias* (caminhos, estradas, rios, canais, etc.), utilizando-se os vários *meios* adequados (animais, veículos, sistemas).” (SILVA, 1949). O Programa Brasileiro de Mobilidade Urbana vai além: diz que a circulação é o elo de toda ação da mobilidade urbana. Para todo e qualquer movimento a se realizar no espaço urbano sempre haverá a necessidade de se deslocar de algum ponto para o outro. (MCidades, 2006).

Muitas vezes o mesmo espaço de circulação é ocupado por diferentes meios de transporte. As ruas, por exemplo, podem ser usadas por carros, ônibus, motos, bicicletas, bondes, etc. Ao mesmo tempo, para organizar o espaço de circulação, os órgãos públicos dividem as áreas a serem utilizadas por cada meio de transporte, segregando-as para evitar acidentes e racionalizar o uso do espaço de acordo com as necessidades locais. Essa organização sempre priorizará um ou outro meio de transporte, dependendo do momento histórico e dos grupos hegemônicos que estão nos órgãos públicos.

Os denominados corredores de ônibus vêm ganhando espaço nas grandes cidades brasileiras nas últimas décadas, após a saturação quase completa das vias urbanas pelos carros particulares, para tentar dar aos ônibus velocidade e mais agilidade nos deslocamentos. A implantação desses, no entanto, deve vir acompanhada por estudos minuciosos que demonstrem onde eles são necessários. As ciclovias, vias exclusivas para bicicletas, ainda são uma novidade em muitas cidades brasileiras e, geralmente, estão localizadas em regiões próximas a parques e praias, o que nos leva a crer que, para os órgãos públicos, esse meio de transporte restringe-se principalmente ao lazer das pessoas. A implantação desses dois tipos de espaços segregados em Campinas será estudada mais adiante.

Para fazermos uma análise eficaz do sistema de transportes de passageiros é necessário realizar um levantamento do espaço de circulação campineiro, sem excluir qualquer estrutura que permita ou facilite os deslocamentos. Ao final do levantamento, será possível explicitar a

priorização dos meios de transporte privados, sobretudo o automóvel, dada a distribuição desigual dos espaços de circulação. As ruas, por exemplo, na maioria das vezes são largamente ocupadas pelos carros, em detrimento dos demais meios de locomoção.

Por este motivo, devemos refletir a respeito dos meios para transformar os espaços de circulação das cidades, de modo que estes atendam à maioria. Eduardo Vasconcellos sinaliza que:

“... um dos maiores desafios do planejamento de transportes e trânsito nos países em desenvolvimento é viabilizar politicamente a redistribuição do espaço de circulação. A mudança mais profunda deveria vir da reapropriação do espaço pelos papéis mais numerosos e vulneráveis, como os de pedestre, ciclista e passageiro de transporte público.”
(VASCONCELLOS, 2000, pág. 70)

Compete a esta pesquisa identificar o sentido ou a função da cidade, no sentido mais amplo do termo, nos dias atuais e ao longo da história recente, sob as condições impostas pelo sistema capitalista que a transformou e a moldou, considerando suas especificidades locais, cujas características também estão baseadas em contextos regionais, nacionais e supranacionais. Em outras palavras, a cidade de Campinas e seu espaço de circulação estão inseridos em um contexto amplo, de acordo com o qual o sentido da cidade tomou rumo, mas que guarda especificidades que podem ser identificadas apenas pela análise dos processos históricos ocorridos na cidade. Nesse sentido, não se pretende nesta pesquisa concluir que os espaços de circulação foram determinados por um ou outro meio de transporte, como o bonde em um momento e o carro noutro. Como dito por Manuel Castells:

“A análise da circulação urbana deve ser entendida como uma especificação de uma teoria mais geral da troca entre os componentes do sistema urbano, o que quer dizer que, concretamente, que devemos estabelecer o conteúdo circulante para poder explicar o tipo de circulação. [...] Em outras palavras, uma análise da circulação (e, a partir daí, uma análise dos transportes, definidos como meios de circulação) coloca em questão as relações entre o conjunto dos elementos da estrutura urbana; isto é, ela coroa tal esforço, mais do que precede”.
(CASTELLS, 1983, pág. 237).

O caminho para enfrentar os problemas a serem discutidos acerca do tema proposto passa, necessariamente, pela análise dos conteúdos que formam Campinas, para verificar a configuração e utilização dos sistemas e dos meios de circulação. O lugar urbano é um vetor e um permutador de fluxos, como o de transportes, e não o contrário. (MONGIN, 2009).

A questão dos transportes está colocada, portanto, como essencial do que podemos chamar de “urbanidade”. O autor Jacques Levy trabalha com esse termo indicando que o mesmo está intimamente ligado à mobilidade do indivíduo. No seu entendimento a mobilidade “*tem muito a ver com o que se poderia chamar de urbanidade a priori, isto é, a estrutura espacial fundamental de um espaço urbano. Trata-se [...] da possibilidade de uma inter-acessibilidade entre os diferentes lugares que compõem a cidade.*” (LEVY, 2000). Para ele, o nível de urbanidade pode ser medido de acordo com o grau de mobilidade que seus habitantes possuem. Aquelas cidades cuja mobilidade da população é grande possuem elevado nível de urbanidade, ou seja, elevado grau de relações sociais estabelecidas entre as pessoas responsáveis pela criação do espaço urbano.

1.3 Deslocamento das forças produtivas

Sob o capitalismo, a circulação assume um elemento essencial para o deslocamento da força de trabalho, fazendo a ligação entre a casa, o local de trabalho e as demais atividades de reprodução, enquanto pertencente à determinada classe social. O predomínio destes deslocamentos em nossa sociedade nos coloca questões que serão discutidas mais à frente nesta pesquisa, mas é possível adiantar que a cidade, detentora de espaços de circulação, teve que se adequar, ao longo da história, à chegada e tomada do capitalismo.

No Brasil, buscou-se, durante o início da industrialização, construir vilas operárias próximas das fábricas, cujos objetivos eram manter o controle sobre o operariado, diminuir o déficit habitacional inflado pelo crescente êxodo rural e tentar diminuir os custos de deslocamentos. Entretanto, conforme as relações capitalistas foram se tornando mais complexas e as cidades aumentando cada vez mais de tamanho, os donos das indústrias passaram às mãos do Estado a função de construir moradias para os trabalhadores e seus familiares³. A logística, a

³ Voltando ao exemplo dado na página 19, a Vila Industrial abrigou principalmente trabalhadores da Paulista quando foi construída. Com o sucateamento dos transportes ferroviários no país, a área ocupada pela estação e por

partir de então, passam a representar um ingrediente ainda mais importante na cadeia produtiva. (VASCONCELLOS, 2001)

Seja pela iniciativa privada ou pública, os espaços de circulação tiveram que ser construídos ao longo da história e os meios de circulação cada vez mais aperfeiçoados para facilitar os deslocamentos populacionais. Se tempo é dinheiro para o capitalista, quanto menos perdermos tempo, entre um lugar e outro, melhor. David Harvey comenta que o tempo de giro do capital, quando as empresas realizam o caminho da descentralização industrial, tende a aumentar, e o lucro vai depender de investimentos em infra-estrutura para reduzir os custos de produção. (HARVEY, 2001). O autor não cita o transporte da força de trabalho em específico, mas é dedutível que este custo também deve ser reduzido, por meio de infraestruturas, para garantir maior eficiência da produção industrial. O interesse dos empresários da indústria e do comércio de que seus funcionários sejam transportados o mais rápido possível, pelo menor preço, e com maior conforto possível, para que eles estejam descansados para realizar melhor o trabalho, configura-se em um fator de grande relevância no momento dos investimentos públicos e privados no sistema de transporte.

Contraditoriamente, os empresários de ônibus, que recebem a concessão do serviço de transporte, querem transportar seus usuários gastando o menor valor possível, o que significa abrir mão da qualidade dos serviços prestados (menos ônibus em circulação para transportar o maior número de pessoas possível pelo valor mais alto possível). O trabalhador, em meio a essa disputa de forças, é obrigado, de algum modo, a se desdobrar para agradar os dois grupos. Assim sendo, é possível notar o grau de importância dos transportes na sociedade capitalista. A oferta (ou não) de transporte vai representar uma parcela importante dos lucros. Geralmente, aquele lugar que é mais bem servido de meios de transportes, humanos ou de mercadorias, tem vantagens significativas na operação do sistema econômico. A esse respeito Josef Barat analisa:

“O setor de transportes tem importância fundamental na operação do sistema econômico, pois os serviços que produz são, praticamente, absorvidos por todas as unidades produtivas. Como produção basicamente intermediária, esses serviços têm o nível e a localização de sua demanda influenciados pelo desenvolvimento econômico geral, uma vez que o crescimento da

galpões passou a ser vista como um enclave, pois não permitia a construção de vias de automóveis para o centro da cidade.

produção e do consumo de bens e serviços, a especialização da atividade econômica no espaço e as modificações estruturais afetam aludidos nível e localização de maneira decisiva. Por outro lado, dado a presença difundida destes serviços no processo produtivo, o setor de transportes, em termos dinâmicos, também atua, muitas vezes, como determinantes das atividades de outros setores, criando sua própria demanda.” (BARAT, 1978, pág. 04)

Os investimentos realizados em toda a estrutura construída para a realização dos deslocamentos representam o domínio do espaço de determinados grupos, e serão influenciados intensamente pelos mais diversos setores da sociedade, levando vantagem àqueles que conseguem se apoderar da estrutura estatal, que é utilizada para favorecê-los. *“O domínio do espaço reflete o modo como indivíduos ou grupos poderosos dominam a organização e a produção mediante recursos legais ou extralegais, a fim de exercerem um maior grau de controle quer sobre a fricção da distância ou sobre a forma pela qual o espaço é apropriado por eles mesmos ou por outros.” (HARVEY, 2004, pág. 202)*

A importância do domínio dos investimentos públicos em transporte nas cidades é ressaltada por Barat em um de seus trabalhos sobre transporte no Brasil:

“O investimento em transportes, [...], tem importância fundamental na localização da atividade econômica, numa economia em crescimento, pois os fluxos que ligam áreas de produção e consumo frequentemente não se encontram bem definidos do ponto de vista espacial. O investimento em transportes, atuando como poderoso fator no espaço econômico, condiciona novos esquemas de divisão geográfica do trabalho nessas economias, influenciando a localização de atividades industriais, extrativas e agrícolas.” (BARAT, 1978, pág. 04)

O investimento em transporte para a eliminação da barreira física, que é o espaço a ser percorrido em um determinado tempo, prejudicial à obtenção do lucro sob o capitalismo, apresenta uma importante contradição que deve ser aqui considerada. Conforme coloca David Harvey, essas barreiras só podem ser vencidas através de investimentos em infra-estruturas físicas que não podem ser levadas de um lugar para o outro (HARVEY, 2001). O principal exemplo disto é a malha ferroviária, que durante muito tempo teve papel fundamental para

oferecer os lucros almejados por cafeicultores e industriais de São Paulo, mas que depois passou a representar um enclave à expansão espacial do capitalismo neste mesmo lugar.

Esta pesquisa não se dispõe a discutir a questão do transporte de mercadorias, embora esta seja extremamente importante, por estar inserida nas políticas destinadas aos transportes urbanos que utilizam a mesma estrutura de circulação existente na cidade para ocorrer, e, sobretudo, por ser elemento fundamental para o funcionamento da sociedade, como ela ocorre nos moldes atuais.

1.4 O transporte de pessoas na cidade

A priorização do transporte de pessoas nesta pesquisa justifica-se por algumas questões centrais. Como visto anteriormente, na cidade atual os deslocamentos humanos ganham sentido de deslocamento de forças produtivas. No entanto, o movimento humano pelo espaço urbano tem um sentido muito mais importante, que dá sentido à cidade na sua compreensão mais ampla. Se a cidade é o local do encontro das diferenças, das relações humanas que dão sentido à vida, o livre deslocamento das pessoas ganha importância fundamental, pois permite que os encontros aconteçam.

Nas cidades atuais, cada vez menos as pessoas têm a possibilidade de se encontrar e se relacionar com o diferente. Apesar de o transporte individual ser o exemplo principal de um meio de deslocamento que aparentemente reduz os encontros, outras questões também são importantes. Sua atual configuração espacial dificulta cada vez mais os deslocamentos para atividades que não sejam as de trabalho e/ou consumo. Os próprios estudos a respeito de transportes nas grandes cidades consideram, principalmente, os deslocamentos casa-trabalho-casa. Outros deslocamentos são apontados, mas quase sempre como menos importantes, possivelmente porque representam menor lucratividade aos sistemas de transportes existentes. Muitos deslocamentos são completamente ignorados pelos estudos, como visitas a amigos e parentes, idas aos parques etc.

Como os transportes públicos ignoram, muitas vezes, outros deslocamentos que não sejam os da realização da força de trabalho, muitas demandas permanecem escondidas ou inexistentes por falta de opções de deslocamentos. Tais demandas apenas apareceriam caso o sistema de transporte adotado permitisse o seu aparecimento. Essas demandas reprimidas podem ocorrer tanto pelo obstáculo financeiro como pela falta de linhas perimetrais e não radiais como costumeiramente ocorre. A cobrança de tarifa em um deslocamento representa um importante

impedimento para que ele ocorra e esse fato nunca pode ser ignorado pelos estudos. Mesmo com as dificuldades financeiras dos poderes públicos, gratuidade em datas específicas deveria ser algo considerado.

Campinas assistiu, no início da década de 1990, a uma medida que demonstra como o transporte público, quando visto de maneira mais abrangente, pode criar demandas que até então estavam escondidas. Nesse período, a prefeitura municipal determinou que, durante dois finais de semana por mês, os ônibus seriam gratuitos a toda a população. O projeto recebeu o nome de Passe Passeio. A respeito dele, o pesquisador Flávio Castro demonstra a sua importância, como forma de política que visa socializar os espaços públicos da cidade como um todo e abrir a possibilidade de aparecimento de deslocamentos até então reprimidos:

“Facilitado o acesso ao lazer, a população ocupa as praças, bosques e equipamentos públicos. Aumenta sobremaneira o número de pessoas nos estádios de futebol, cinemas, praças de esportes ou simplesmente passeando pela cidade, especialmente pelo seu centro, que grande parte de seus conterrâneos desconhecia. Os antes seletos espaços públicos, ganharam um novo perfil com sua ocupação massiva.” (CASTRO, 2000, pág. 54).

O autor ainda toca em um ponto-chave para esta pesquisa, que é a função do poder público de criar mecanismos para que o sistema de transporte não seja empecilho, mas meio para facilitar a mobilidade urbana:

“Nota-se uma enorme participação de crianças entre as famílias de usuários que se deslocam para visitas, além de grupos religiosos, escolas, times de futebol [...]. O que demonstra que o custo proibitivo do transporte coletivo urbano obriga que os trabalhadores só se utilizem dele para a venda de sua força de trabalho, e não há absolutamente nenhuma orientação empresarial para abrigar esta enorme demanda reprimida e, igualmente a administração pública se interessa por esta faceta social do transporte, não intervindo, embora seja o poder concedente, para solucionar esta visível carência.” (CASTRO, 2000, pág. 54)

A iniciativa bem sucedida do Passe Passeio para transformar o transporte público urbano em sistema efetivamente facilitador da mobilidade dos habitantes em geral serve para pensarmos o quanto a tarifa cobrada atrapalha a realização social plena da população. Se for encarado como serviço básico essencial da cidade, o sistema de transporte público poderia ser gratuito, inteiramente subsidiado pelo Estado. Este, no entanto, pode subsidiar indiretamente o empresário de ônibus, apropriando-se de recursos públicos.

O transporte público é um sistema fundamental, sobretudo nas cidades, para a realização humana. A questão central desta pesquisa é buscar subsídios metodológicos que permitam ao espaço urbano campineiro (mas que podem ser transferidos para outras cidades) servir de modo efetivamente democrático à população a partir da estrutura viária urbana e os meios de transporte que dela se utilizam.

Os transportes nas cidades, no entanto, caminham sempre junto com o uso e ocupação do solo, que tende a segregar os espaços urbanos. Vasconcellos alerta que a mobilização da força de trabalho está sob contradição básica:

“O objetivo do planejamento de transporte pode ser visto como o de propiciar uma ampla mobilização de força de trabalho, o que pode ser obtido por meio da organização de meios de transporte. Mas este objetivo é permanentemente prejudicado pela lógica da ocupação do espaço, que promove a segregação espacial como reflexo da divisão social do trabalho.” (VASCONCELLOS, 2001, pág. 35)

Ou seja, muitas vezes as transformações organizacionais dos transportes geram desequilíbrio ainda maior no uso e ocupação do solo. O metrô de São Paulo é um caso de sistema de transporte que vem valorizando regiões por onde passa, enquanto áreas por onde o metrô não passa são constantemente desvalorizadas. Outras questões estão envolvidas na queda e no aumento do valor da terra em São Paulo, mas é nítido que o metrô é o sistema público de transporte que mais interfere no mercado de terras.

Com o crescimento espacial e populacional de Campinas, os deslocamentos realizados a pé foram perdendo espaço para os motorizados, apesar de ainda representar meio fundamental de deslocamento das pessoas. Vasconcellos aponta para grande diferenciação de mobilidade urbana

entre aqueles que possuem transporte individual motorizado e os que não o possuem: “*O uso de qualquer tipo de transporte mecanizado introduz uma grande diferença na capacidade de deslocamento, definindo uma linha divisória entre as pessoas.*” (VASCONCELLOS, 2000, pág. 44).

A vantagem é sempre maior para o indivíduo que possui o transporte individual motorizado (carro, moto), pois este permite ao seu usuário, a princípio, muito mais agilidade e rapidez em seus deslocamentos, aumentando sensivelmente as possibilidades de uso do espaço urbano. A estrutura física das cidades, e em particular de Campinas, com grandes vias para o uso do automóvel, amplia drasticamente a diferença entre os deslocamentos feitos por carros em comparação ao realizados por transporte público, já que o último gera custos que nem todos podem pagar. Políticas devem ser desenvolvidas para dar prioridade aos deslocamentos a pé, como forma de garantir o deslocamento e a segurança do pedestre. Quanto à acessibilidade, segundo Vasconcellos:

“... o transporte mecanizado aumenta a velocidade, fazendo com que a pessoa possa alcançar um número maior de destinos no mesmo tempo. Em outras palavras, o transporte mecanizado altera drasticamente o consumo do espaço de circulação, assim como os destinos finais: o acesso efetivo aos meios mecanizados é altamente dependente de características sociais e econômicas das pessoas, causando portanto uma grande desigualdade no acesso ao espaço.” (VASCONCELLOS, 2000, pág. 95)

1.5 Os espaços para circulação são desiguais

Entende-se por espaço de circulação o espaço construído, a estrutura física que permite o deslocamento das pessoas nas cidades. São elas, principalmente, ruas, calçadas, rodovias, ferrovias, ciclovias. Os investimentos em estruturas de circulação são realizados por diversos atores, entre eles o poder público, responsável pela maior parte desses, que, por meio de impostos, constrói e mantém ruas, calçadas de áreas públicas, rodovias, ferrovias, terminais, entre outros; a iniciativa privada, responsável pela construção de ruas e calçadas em seus empreendimentos urbanos; e o indivíduo responsável pela construção e conservação das calçadas.

Segundo dados da Associação Nacional de Transportes Públicos (ANTP), “aproximadamente 20% da população das grandes cidades, detentora dos meios motorizados privados de transporte (de automóveis, sobretudo), ocupa quase 80% das vias públicas”. (PL 1867/2007) EM Interministerial nº 7/2006 - MCIDADES/MF

As diretrizes políticas de transportes urbanos, tanto públicos quanto privados, determinam os investimentos a serem realizados para melhorar a estrutura de circulação das cidades, e essas são parciais, priorizam sempre os grupos mais influentes em detrimento de outros. Afinal, não existe forma de atender a todos os grupos ao mesmo tempo, no mesmo espaço.

Não é à toa que grande parte dos gastos públicos em cidades como Campinas é feita nas vias de circulação de automóveis. Enquanto isto, o transporte público, usado principalmente pelas classes baixas e menos influentes, recebem apenas investimentos para a manutenção do *status quo*.

Denominaremos meios de circulação os veículos ou outras formas de locomoção que auxiliam no deslocamento das pessoas, entre eles andar a pé, automóveis, bicicletas, trens, ônibus e caminhões. Nesse caso, estes podem ser ofertados tanto pelo Estado, como por agentes privados e pelo próprio indivíduo.

Há prioridade no uso do automóvel como principal meio de circulação nas sociedades atuais. Em quase todos os cantos do mundo ele passou a ocupar um papel (e espaço) central nas cidades, em alguns países com maior ou menor ênfase. No caso dos países europeus, em sua maioria:

“(...) o automóvel entrou (...) de forma bastante diferenciada da que ocorreu nos Estados Unidos. As grandes cidades e os subúrbios europeus, possivelmente dada a própria natureza da coalizão fordista keynesiana na Europa, com a predominância de partidos social-democratas, não são, como nos Estados Unidos, reféns do automóvel, ou porque já tinham sistemas de transporte e suburbano sobre trilhos, como Londres, ou porque os construíram nestas décadas, como Estocolmo e Paris. Nesta cidade, de cada 100 famílias com condições econômico-financeiras para adquirir um veículo, apenas 64 o fazem”. (LIMONCIC, 1997, pág. 179)

São inúmeros os fatores responsáveis pelo crescimento do transporte individual nas últimas décadas, sobretudo nos países menos desenvolvidos. A introdução da indústria automobilística no Brasil ocorre, sobretudo, num momento histórico em que o país passa a

implementar montadoras sob a política de desenvolvimentismo de JK. Esse tema será discutido mais adiante, a partir da pesquisa das políticas públicas de urbanização elaboradas e postas em prática em Campinas, que interferiram diretamente nos espaços de circulação destinados às diferentes modalidades de transporte existentes até os dias atuais.

Algumas questões acerca do crescimento do número de automóveis e de espaços de circulação a eles destinados são importantes, uma vez que a escolha de uma pessoa pelo uso do automóvel não é simples, muito menos está ligada apenas a um ou outro fator isoladamente. Vasconcellos concorda que:

“... a decisão de comprar uma mercadoria tão cara, requerendo com freqüência anos de economia e dedicação, não pode ser comparada à decisão de comprar uma camisa. Deve haver outros motivos por trás da decisão de comprar a tecnologia ‘automóvel’, que devem estar ligados tanto às questões específicas segundo as quais esta tecnologia é oferecida, quanto à visão das pessoas sobre como ela vai atender às suas necessidades de deslocamento”. (VASCONCELLOS, 2000, pág. 107)

O primeiro ponto de análise, diretamente ligado à compra do carro, é a facilidade inquestionável em se realizar um grande leque de deslocamentos. Com exceção de cidades onde o trânsito já atingiu níveis alarmantes e interfere sensivelmente nesta multiplicidade de opções de deslocamentos, que tem São Paulo como o caso mais claro, o automóvel é extremamente vantajoso para a circulação em cidades. Essa vantagem ocorre por dois fatores principais: o transporte coletivo apresenta condições inferiores de circulação, dada a sua falta de qualidade expressada por grande parte de seus usuários; e porque as cidades construíram a estrutura de circulação priorizando o veículo particular, em detrimento do coletivo. Mas o fato é que as pessoas, obviamente, buscam meio de transporte em que o custo-benefício seja favorável a elas. A atual configuração da estrutura de circulação de Campinas favorece a escolha do carro como o meio principal para serem realizados os deslocamentos da população. Mesmo que não seja ainda a parcela maior da população da cidade usuária do automóvel, sempre que o usuário do transporte público tem a possibilidade, principalmente financeira, de comprá-lo, ele o faz. Os estudos sobre a atual situação do transporte em Campinas realizados a seguir nesta pesquisa tiveram o objetivo de discutir que, mesmo com o trânsito ascendente nas ruas e o custo elevado do automóvel, o

veículo particular continua sendo vantajoso à população. Nesse sentido, quais são, então, as medidas a serem tomadas pelo poder público para reverter essa tendência nefasta para a cidade como lugar de uso democrático do espaço e de encontro das diferenças? Antes de realizar essa discussão, porém, é preciso destacar que o *status* também interfere na escolha do carro como meio preferido de transporte, ainda que esse ponto seja visto aqui como secundário se comparado à escolha, pura e simples, do meio de transporte que ofereça mais rapidez, segurança e qualidade à população.

A função do carro como status é tão importante nas sociedades atuais que, a cada ano, são lançados no mercado modelos com diferentes designs, cores e velocidades, por preços cada vez mais altos. Seus compradores certamente não estão preocupados apenas com a facilidade que esses carros têm em realizar deslocamentos em comparação com os transportes públicos. Milton Santos aponta que:

“Com o veículo individual, o homem se imagina mais plenamente realizado, assim respondendo às demandas de status e do narcisismo, características da era pós-moderna. O automóvel é um elemento do guarda-roupa, uma quase-vestimenta. Usado na rua, parece prolongar o corpo do homem como uma prótese a mais, do mesmo modo que outros utensílios, dentro de casa, estão ao alcance da mão”. Jean Baudrillard – O sistema dos objetos (1973) in SANTOS, 1999, pág. 54).

A pesquisa para a realização desta dissertação teve como um de seus objetivos discutir que o aumento do transporte individual nas cidades tende a piorar as condições de vida nas áreas urbanas. O automóvel, apesar de facilitar a acessibilidade, representa problema do ponto de vista ambiental e espacial, e contribui para manter as desigualdades sócio-espaciais entre os diferentes grupos da sociedade.

Tendo o transporte por ônibus como base, a Tabela 1 demonstra as diferenças entre os principais meios (ou modos) mecânicos de transporte usados nas cidades considerando, para cada pessoa, o gasto de energia, a poluição gerada, o custo total e a área de via ocupada.

Tabela 1 – Indicadores comparativos de modos de transporte (ônibus como base 1,0)

| modo | índices por passageiro / km | | | |
|------------------|-----------------------------|-----------------------|--------------------------|-------------|
| | energia ¹ | poluição ² | custo total ³ | área de via |
| ônibus | 1,0 | 1,0 | 1,0 | 1,0 |
| moto | 1,9 | 14 | 3,9 | 4,2 |
| automóvel | 4,5 | 6,4 | 8,0 | 6,4 |
| bicicleta | 0,0 | 0,0 | 0,1 | 1,1 |

¹ Base calculada em gramas equivalentes de petróleo (diesel e gasolina).

² Monóxido de Carbono (CO), Hidrocarbonetos (HC), Óxidos de Nitrogênio (NOx) e Material Particulado (MP).

³ Custos totais (fixos e variáveis), Fonte: “Panorama da Mobilidade no Brasil, ANTP, 2006” e SeMob.

Fonte: PlanMob: Construindo a cidade sustentável 1 – Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. MCidades. Brasília, 2007.

É possível analisar provisoriamente que, em comparação com os demais meios de transporte indicados na tabela, o automóvel é o que mais usa energia para se locomover, o que mais polui o meio ambiente, o de maior custo para seu funcionamento e manutenção, e o que mais ocupa espaço das vias urbanas.

O autor Jacques Levy identifica efeitos profundos do uso do automóvel na sociedade atual. Em relação ao nível de urbanidade de uma cidade, ele destrói os espaços públicos, pois, *“por sua velocidade, ele aumenta a massa das interações em princípio possíveis [...], mas pelas separações e a diminuição da densidade que ele engendra, reduz a parte deste potencial realmente utilizável.”* (LEVY, 2000, pág. 07). Ou seja, as transformações das cidades decorrentes do uso do automóvel, como o espraiamento de bairros residenciais e pontos de atividades em geral, sua maior mobilidade é subtraída pela perda de densidade dos espaços e de relações sociais.

A menos que a cidade ganhe outros ares diferentes dos atuais, outra estrutura, outros propósitos, o carro vai continuar a reinar. No entanto, a tarefa de alterar as condições atualmente colocadas não é fácil, nem simples. O processo de utilização do carro nas cidades é crescente em todos os lugares do mundo, inclusive onde o transporte público é considerado de qualidade. Nova Iorque, Londres, Paris e Tóquio apresentam crescentes taxas de motorização, ainda que menores do que as de cidades de países menos desenvolvidos e os resultados já podem ser vistos diariamente nas ruas congestionadas.

CAPÍTULO 2 – A Dinâmica Territorial e o Espaço de Circulação de Campinas na Atualidade

O presente capítulo está estruturado de forma a apresentar os principais condicionantes existentes em Campinas para a circulação das pessoas e as condições de transporte público oferecidas pela cidade para que essas pessoas circulem.

2.1 *Condicionantes do transporte de pessoas*

O transporte público de passageiros é um serviço considerado essencial para que a cidade possa “funcionar” e para que seus habitantes exerçam as suas atividades sociais. Ele é formado por redes fundamentais que permitem o deslocamento desses habitantes pelo espaço, que, no entanto, nunca são completamente atendidos por essas redes, e nunca serão, por condições impostas pela estrutura desigual existente, ou porque o homem nunca vai conseguir vencer os obstáculos gerados pelo tempo e pelo espaço físico.

Deste modo, por mais que as técnicas usadas pelo setor de transporte avancem, sempre haverá diferenças de tempo e de distâncias nos deslocamentos entre lugares da cidade. Essas condições diferenciam, inevitavelmente, a capacidade que cada habitante possui para circular na cidade. Ao mesmo tempo, atuam de modo a diferenciar os indivíduos, o local onde se vive e onde se exerce as atividades cotidianas (trabalho, compras, lazer, etc), as condições de uso e ocupação do solo determinado pelas leis municipais, o espaço de circulação, disponível na cidade, o tipo de transporte usado, e as condições sócio-econômicas da população.

Dependendo do local onde a pessoa vive e onde exerce suas atividades cotidianas, ela encontrará mais ou menos facilidades para realizar seus deslocamentos. A pessoa que mora em um bairro distante e que necessita utilizar-se do ônibus para atingir os locais que pretende terá mais dificuldade. Da mesma forma, a pessoa que mora em um bairro mais próximo do trabalho e que possui os principais equipamentos urbanos⁴ por ela utilizados terá mais facilidade e rapidez nos deslocamentos.

⁴ “Todos os efeitos públicos e privados, de utilidade pública, destinados à prestação de serviços necessários ao funcionamento da cidade, implantados mediante autorização do poder público, em espaços públicos e privados. Ex. hospitais, parques e praças públicas, comércio, serviços, etc. (ABNT, 1986).

As condições de uso e ocupação do solo urbano têm grande importância, sobretudo com relação à distribuição dos diferentes setores que compõem a cidade. Definidas pelas leis municipais e planos diretores, elas separam espacialmente as ocupações ao indicar os usos específicos para cada área, reafirmando a segregação, ao invés de solucioná-la. Sua influência na diferenciação da capacidade de circular dos indivíduos se dá em diversos âmbitos. As atividades industriais, por exemplo, ganham espaços segregados das demais (bairros industriais) e estão geralmente localizadas nas áreas periféricas.

Essas condições também constituem um importante instrumento jurídico para a diferenciação dos valores da terra urbana e são usadas por diversos grupos políticos e econômicos para obter renda especulativa. A razão é que a terra, no mundo capitalista, é uma mercadoria, como ressalta Rodrigues:

“A terra é um equivalente de mercadoria, ou um equivalente de capital. A valorização do capital dinheiro aplicado em terra está relacionada à ‘valorização’ média do capital geral. A terra é um equivalente de capital, porque se ‘valoriza’ sem trabalho, sem uso. Para produzir renda o ter e o usar não estão juntos. Pauta-se nas regras de valorização do jogo capitalista, que se fundamenta na propriedade privada. Mas, é uma falsa mercadoria e um falso capital. É um valor que se valoriza pela monopolização do acesso a um bem necessário à sobrevivência e tornado escasso e caro pela propriedade”. (RODRIGUES, 1988, pág. 17)

A população menos favorecida, sem condições de acompanhar o surto especulativo, é “empurrada” para as regiões mais distantes, cujas terras são mais baratas. O Estado, por sua vez, usa as verbas do orçamento público para tentar oferecer as infraestruturas para esta população (esgoto, transporte público, iluminação, escolas etc.). As regiões centrais são sucessivamente valorizadas e desvalorizadas. Enquanto isso, parte do território urbano permanece vazio, aguardando a sua valorização.

Rodrigues trabalha o tema, principalmente relacionando à especulação imobiliária e à falta de moradia nas cidades brasileiras:

“A retenção das terras vazias para aguardar sua valorização é uma das principais causas do não acesso da população à moradia. Perto de 50% das áreas urbanas são mantidas vazias com este objetivo. Essa valorização provém dos investimentos públicos enquanto os ganhos são apropriados pelos proprietários de terras.” (RODRIGUES, 1988, pág. 62)

Quanto mais estes interesses particulares são atendidos, mais desigual se torna o uso do espaço urbano. Vários exemplos serão citados para demonstrar o caráter nefasto das políticas de uso e ocupação do solo em Campinas, que interferem negativamente na circulação das pessoas pela cidade.

O espaço de circulação disponível na cidade vai ter um peso igualmente importante para diferenciar os grupos sociais que vivem dentro dela, de acordo com suas possibilidades de circular pelo espaço urbano e realizar suas atividades cotidianas. 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.

Muitas vezes, a desvantagem de alguns bairros sobre outros reside na distância que os separa dos locais onde seus moradores realizam suas atividades cotidianas, tais como trabalho, compras, etc. No entanto, essa desvantagem é superada por um ambiente construído para facilitar esses deslocamentos. Ou seja, 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. Por isso, quando análises sobre a acessibilidade são realizadas, o fator tempo exerce grande importância.

Os meios de transportes usados vão diferenciar as pessoas quanto às possibilidades de usar os diferentes espaços disponíveis para a circulação. Se o espaço de circulação da cidade privilegia o veículo particular, a pessoa que o utiliza terá maior facilidade para circular. Esta condicionante está intimamente ligada à seguinte, que se refere às condições sócio-econômicas das pessoas. Essas são importantes para indicar melhores ou piores condições de deslocamento

pelos espaços da cidade. Um carro, por exemplo, tem condições de proporcionar mais rapidez e agilidade (embora isso nem sempre aconteça), por motivos que serão analisados mais adiante. Já a pessoa que depende do transporte público para se deslocar terá, possivelmente, menos agilidade e precisará de mais tempo para atingir os locais pretendidos. A tarifa cobrada pelo transporte público servirá como um empecilho ainda maior para aqueles com dificuldades financeiras.

As cinco condições apresentadas acima se entrelaçam quase o tempo todo, sendo igualmente importantes para realizarmos um estudo sobre a circulação de pessoas em áreas urbanas. O caso de Campinas é bastante interessante, e será visto no capítulo 3 desta dissertação, porque o espaço construído durante seu processo histórico, em particular a partir da década de 1930, atua de maneira ativa na segregação social, e tem no sistema de transporte um importante aliado para aprofundar essa segregação.

O termo acessibilidade, bastante usado na atualidade para tentar mensurar as condições encontradas por cada indivíduo ou grupos sociais inteiros para circular pelo espaço urbano, será inúmeras vezes utilizado aqui. Segundo o Ministério das Cidades representa a *“facilidade, em distância, tempo e custo, de se alcançar, com autonomia, os destinos desejados na cidade. (ANTE-PROJETO DE LEI, DE 6 JULHO DE 2006, Art. 4º, Inciso X).”*⁵

A acessibilidade é um atributo do território que permite maior ou menor facilidade do indivíduo circular pelo espaço. Para que seja avaliado o nível de acessibilidade em uma cidade é necessário um estudo sobre o número e a natureza dos destinos desejados que possam ser alcançados pelos indivíduos. (VASCONCELLOS, 2000). No caso de transportes públicos, deve-se mensurar a quantidade de veículos (trens, ônibus, etc.), a frequência com que os mesmos circulam pelas linhas, as tarifas, as distâncias a serem percorridas, o tempo gasto nos percursos, entre outros. Para que esses requisitos sejam alcançados é preciso que haja tratamento especial, principalmente, dos meios de transporte utilizados, das vias por onde estes circulam e da organização espacial da cidade, ou seja, da estrutura urbana herdada do seu processo de crescimento e desenvolvimento.

Outro termo importante e também usado com frequência é mobilidade. Pode-se chamar de mobilidade todos os atributos do indivíduo que realiza seus deslocamentos pelo espaço urbano. Segundo Vasconcellos mobilidade é a:

⁵ Ministério das Cidades, Construindo a cidade Acessível, pág. 21.

“habilidade de movimentar-se, em decorrência de condições físicas e econômicas.[...] A mobilidade é um atributo associado às pessoas e aos bens, corresponde às diferentes respostas dadas por indivíduos e agentes econômicos às suas necessidades de deslocamento, consideradas as dimensões do espaço urbano e a complexidade das atividades nele desenvolvidas.” (VASCONCELLOS, 2000, pág. 96)

O autor Jacques Levy define mobilidade como “a relação social ligada à mudança de lugar, como um conjunto de modalidades pelas quais os membros de uma sociedade tratam a possibilidade de eles próprios ou outros ocuparem sucessivamente vários lugares.” (LEVY, 2000, pág. 01). Essa mobilidade se mostra uma realidade onde existem distâncias entre objetos e operadores de todos os tipos.

As condições físicas dos indivíduos interferem diretamente no seu nível de mobilidade. Idosos, crianças e deficientes físicos apresentam restrições para a circulação e dependem significativamente da acessibilidade oferecida no espaço, por meio de mecanismos físicos que possam facilitar seu deslocamento, tais como rampas, corrimões, acesso especial aos meios de transporte etc.

A distribuição espacial das moradias e dos locais onde são realizadas atividades cotidianas do ser humano (trabalho, lazer, compras etc.) também reflete tanto na acessibilidade quanto na mobilidade urbana, uma vez que reúne atributos do território e dos indivíduos para que a circulação se efetive no espaço.

Em sua tese, Sílvia Regina Pereira chama a atenção para o uso dos termos acessibilidade e mobilidade, pois segundo ela:

“... nem sempre a mobilidade possibilita a acessibilidade. Para que a equiparação entre mobilidade e acessibilidade ocorra, é necessária uma adequada política de transportes atrelada ao planejamento e às políticas urbanas, de modo a favorecer a melhoria e a eficácia dos deslocamentos por meio de transporte público coletivo, contribuindo para que o acesso aos equipamentos de uso coletivo e aos espaços para as realizações das diferentes funções e atividades seja adequado, garantindo essa condição principalmente para os segmentos que se utilizam desse meio e que se encontram cada vez mais afastados da área central.” (PEREIRA, 2006, pág. 60)

Em uma referência ao trabalho realizado por outra autora, reafirma que “... *a mobilidade está vinculada a aspectos socioeconômicos e a acessibilidade está relacionada ao uso do solo e à forma urbana, que se referem ao processo de funcionamento da cidade.*” (PEREIRA, pág. 63, op. cit. Sousa, 2003)

Para Vasconcellos (1966) ainda, mobilidade e acessibilidade são funções urbanas que equacionam a relação tempo / espaço, para cada classe social ou indivíduo, a partir de três elementos principais: sistema viário (fixo), percursos (fluxos) e veículos (meios de transportes públicos ou privados).

O interesse principal desta pesquisa é identificar e analisar o espaço de circulação disponível (fixos), os meios de transporte existentes (veículos) e a distribuição espacial da população e dos locais onde são realizadas as atividades humanas cotidianas (fluxos) no Município de Campinas. As condições sócio-econômicas e os usos e ocupações do solo urbano não serão analisadas em profundidade, mas será um constante referencial, dado que, sem estes não é possível realizar um estudo que abranja os principais condicionantes ligados à questão do transporte urbano.

Tanto o estudo do espaço urbano quanto o das políticas públicas realizadas a serem aqui tratadas, levam em consideração apenas o município de Campinas, sem incluir aqueles que formam a Região Metropolitana de Campinas (RMC). Essa opção foi dada pelo fato de os planos urbanos, desenvolvidos na região ao longo da história, têm, como base institucional, apenas o município, sem considerar os demais, vizinhos a ele. Ou seja, o poder público municipal é responsável pela gestão de uma área urbana e rural específica.

De qualquer maneira, é importante salientar a criação da RMC, em 2000⁶. A Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano AS (EMPLASA) desempenha o papel de cuidar do planejamento⁷ das regiões metropolitanas do Estado de São Paulo, e o setor de transportes gerido pela Secretaria do Estado dos Transportes Metropolitanos (STM). Atualmente no Brasil. Os transportes públicos intermunicipais dentro de Regiões Metropolitanas têm gestão realizada pelos estados federados, cuja operação é realizada por empresas privadas através do sistema de concessões. No caso de Campinas, a EMTU (Empresa Metropolitana de Transportes Urbanos) cumpre o papel que seria da STM, na fiscalização e planejamento dos serviços das empresas que

⁶ Lei complementar estadual 870 de 19/06/2000 (site: www.emplasa.sp.gov.br)

⁷ Termo extraído da website www.emplasa.sp.gov.br em 12/11/2010.

operam o sistema por ônibus (o único disponível à população). (CADAVAL e GOMIDE, 2002) Adiciona-se a este aparato institucional o Conselho de Desenvolvimento da Região Metropolitana de Campinas (CD), que tem caráter normativo e deliberativo, e é composto por um representante de cada um dos municípios da região. (DAVANZO e NEGREIROS, 2006)

Entretanto, a própria configuração efetiva de região metropolitana em Campinas é bastante discutida entre os estudiosos, sendo que muitos acham que esse conceito não se aplicaria na região de Campinas por diversos motivos que não serão aqui abordados, já que não há o objetivo de discutir esse tema. A autora Adriana Verdi discute com profundidade essa questão em sua dissertação de mestrado⁸.

Sobre os fluxos de pessoas, a pesquisadora Rosana Baeninger realizou um levantamento dos deslocamentos chamados pendulares dentro da Região Metropolitana de Campinas e constatou que, em 1993, cerca de 16% da população residente na RMC trabalhava em outro município que o de residência, incluindo municípios pertencentes ou não nessa região. (BAENINGER, 2002, pág. 122)

No que se refere à política habitacional metropolitana, a falta de dados estatísticos é indicada como o principal problema para realização de análises abrangentes. (CANO, FERNANDES, BRANDÃO, 2002.) Entretanto, são visíveis o desequilíbrio e o descontrole do poder público quanto ao uso do solo. A flexibilização do uso do solo por parte das prefeituras para atrair empresas amplia a especulação e conseqüente segregação espacial.

A pesquisadora Maria Conceição S. Pires fez uma análise bastante interessante sobre a importância do mercado imobiliário na expansão urbana da RMC, a partir da separação de seu território em áreas que apresentaram crescimento populacional e especulação imobiliária diferentes, ao longo do tempo.

Apesar de não tratar especificamente do tema transportes, Pires identifica um intenso fluxo diário de pessoas que moram em cidades-dormitórios, tais como Hortolândia e parte de Sumaré, formadas principalmente por uma população de baixa renda que realiza suas atividades (trabalho, lazer, compras etc.) na cidade de Campinas (PIRES, 2007). Conclui que a rede rodoviária existente na região facilitou (ou direcionou) o adensamento populacional e a

⁸ “Metropolização de Campinas: possibilidades no entorno da Grande São Paulo” – Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia/ FFLCH, USP. São Paulo, 1997.

necessidade de se fazer movimentos pendulares, tanto de população de renda mais baixa como de população de renda mais elevada.

“A extensa malha rodoviária que cruza a região metropolitana de Campinas, que garante sua inserção privilegiada no contexto regional, é responsável também pela intensa integração entre os municípios que a compõem e se revela nos crescentes fluxos pendulares entre eles.” (PIRES, 2007, pág. 51)

Os movimentos pendulares ocorridos no eixo da Rodovia Anhanguera, principalmente por habitantes de Sumaré, Hortolândia e Monte-Mor com destino a Campinas, notadamente de renda mais baixa, são realizados principalmente por meio de ônibus metropolitanos, cuja empresa responsável pertence ao governo estadual. Esses são extremamente importantes, pois desembarcam no Terminal Metropolitano, localizado ao lado da Rodoviária Intermunicipal, próximo ao centro da cidade, e se distribuem pelo sistema municipal de ônibus.⁹ Pires também chama atenção para essa situação:

“As camadas de baixa renda dependem de um sistema de transporte que atende precariamente a necessidade de mobilidade colocada pela nova configuração da metrópole. Assim, a maior parte das linhas de transporte coletivo converge para o centro da metrópole e daí se distribui para os diferentes destinos, obrigando o trabalhador a tomar até mesmo quatro conduções diárias. O encarecimento do transporte também transparece no aumento de viagens a pé.” (EMPLASA, 2003, pág. 84)

Outros movimentos pendulares ocorrem com bastante intensidade em direção à Campinas, mas realizados majoritariamente por transporte particular (coletivo e individual). Parcela importante da população de alta renda tem saído da cidade de Campinas para morar em condomínios fechados de cidades como Itatiba, Valinhos, Vinhedo, Jaguariúna, Paulínia e

⁹ Apesar de estar na agenda dos governos municipal e estadual, a integração tarifária ainda não se efetivou na RMC. Até o presente momento os passageiros precisam pagar a tarifa do ônibus intermunicipal e do ônibus municipal de Campinas, o que representa grande barreira de mobilidade a uma população predominantemente de baixa renda.

Indaiatuba, que, segundo Pires, oferecem qualidade ambiental e acessibilidade aos principais centros de comércio e serviços da RMC por meio de um amplo sistema viário. (PIRES, 2007)

Está vislumbrado, portanto, um grande desafio para os poderes públicos envolvidos, no sentido de estabelecer uma relação de trabalho e projetos que levem em conta toda a região, de modo a considerar todos os deslocamentos populacionais existentes em conjunto.

2.2 O uso do solo, a distribuição espacial da população e dos locais onde são realizadas as atividades humanas cotidianas

O primeiro item apontado no início do capítulo está ligado ao local de moradia, de trabalho e de lazer da população. É importante demonstrar as regras municipais de uso e ocupação do solo para entendermos como a distribuição dos mesmos é desigual pela área do município. No capítulo 3 será realizada uma análise local dos motivos que levaram a esta distribuição espacial, mas é possível antecipar as causas ou fenômenos gerais do processo de urbanização paulista e brasileira.

A primeira constatação é de que a ocupação do solo vem obedecendo a uma estrutura informal de poder, que, segundo Maricato:

“precede a lei/norma jurídica. Esta é aplicada de forma arbitrária. A ilegalidade é tolerada porque é válvula de escape para um mercado fundiário altamente especulativo. Tanto a argumentação de cunho liberal quanto a estatizante são utilizadas para assegurar a manutenção de privilégios”. (MARICATO, 2002. Pág. 42)

Baseadas em um modo de articulação entre os capitais cafeeiros e industriais, as elites locais viram a oportunidade de obter lucros no ramo imobiliário (MIRANDA, 2002) e trataram de se apropriar do território colocando-o a seu favor e, depois, criaram mecanismos jurídicos junto ao poder público municipal que lhe garantissem a legalidade do uso.

As análises a seguir serão baseadas em um trabalho desenvolvido pela Empresa Paulista de Planejamento Metropolitano (EMPLASA), em 2005, sobre os padrões urbanísticos da Região Metropolitana de Campinas (RMC).

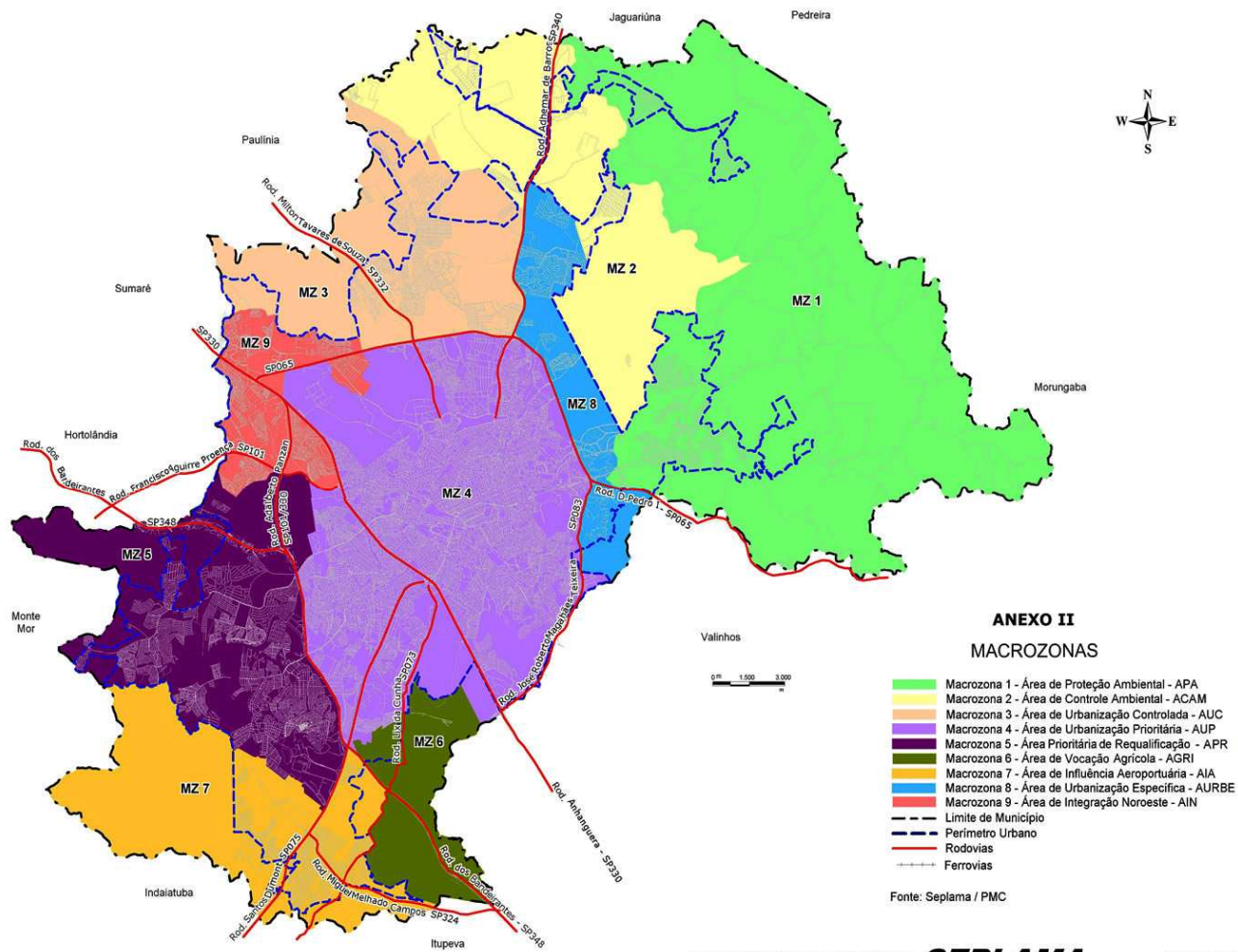
As imagens que serão utilizadas para espacializar os itens apontados nem sempre seguirão um mesmo padrão. As divisões do município em zonas são diferentes para cada item. Por

exemplo, a divisão por zoneamento do município não é a mesma da divisão por áreas de faixas de renda da população. Para facilitar o entendimento serão usados os pontos cardeais, que nem sempre correspondem às localizações exatas estipuladas pela Prefeitura Municipal.

A Figura 1 demonstra a divisão do município de Campinas em 7 Macrozonas, realizada pelo Plano Diretor Municipal de 2006, que é utilizada para apontar a distribuição populacional do município. As Macrozonas 1 e 2 são regiões que abrigam uma grande área de proteção ambiental (APA) e algumas áreas já urbanizadas, como são os casos dos distritos de Sousas e Joaquim Egídio. A população total dessas macrozonas agrupadas era, em 1991¹⁰, de aproximadamente 18 mil habitantes, parcela proporcionalmente pequena em relação ao total do município (de aproximadamente 850 mil habitantes).

¹⁰ Dados retirados do Plano Diretor do Município de Campinas 2006. Todos os dados referentes à população das macrozonas utilizados no presente capítulo foram retirados desta mesma fonte.

Figura 1 – Macrozonas do Município de Campinas



Fonte: Plano Diretor de Campinas 2006. Retirado do site: <http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/> em 09/12/2010.

A macrozona 1 é marcada por dois ambientes distintos: o primeiro é estritamente rural, com a presença de chácaras, sítios e fazendas agrícolas; o segundo é urbano, formado pelos distritos de Sousas e Joaquim Egídio, onde as principais atividades desenvolvidas estão ligadas ao setor terciário, como comércio, restaurantes e turismo ecológico. Recentes investimentos em condomínios fechados oferecem aos clientes mais contato com a natureza e segurança privada.

A macrozona 2 é caracterizada por apresentar maioria da população morando na zona rural e onde as principais atividades desenvolvidas estão também ligadas às áreas rurais, tais como agricultura e pecuária, pesqueiros, chácaras de veraneio, haras etc. Alguns bairros e condomínios fechados se misturam a essas áreas.

Com relação aos meios de transporte predominantes, as duas regiões têm apresentado aumento significativo do uso do automóvel, gerando tráfego intenso em algumas áreas específicas, a despeito de seu baixo índice populacional. As linhas de ônibus escassas e com baixa frequência estão relacionadas à pequena quantidade de usuários espalhados por uma área muito extensa. Sobretudo na macrozona 1 o fluxo é basicamente bairro-centro pela manhã e o contrário no final da tarde.

As áreas comuns de lazer nessa região do município são poucas. Geralmente a população local usa o Rio Atibaia para o lazer. A maioria das áreas são privadas e utilizadas por parte da população local e pela população oriunda de outras regiões do município.

A macrozona 3 é formada por bairros da região norte do município, notadamente o Distrito de Barão Geraldo e por uma faixa de ocupação recente na porção leste do município que margeia a Rodovia Dom Pedro I. A população total dessa região era, em 1991, de aproximadamente 55 mil habitantes, ou seja, menos de 10% da população total do município. Trata-se, entretanto, de uma população pertencente à elite campineira, cuja representatividade em âmbito municipal é bastante grande.

Podemos ainda dividir essa macrozona em dois grandes núcleos: o primeiro é formado por população de baixa/média renda que habita bairros como Jardim Campineiro, São Marcos, Amarais, entre outros. São bairros que margeiam a Rodovia Dom Pedro I na porção norte de Campinas, onde as moradias dividem espaço com galpões industriais, hipermercados atacadistas, com a CEASA e com o Aeroclube dos Amarais. As áreas de lazer são quase inexistentes e se resumem a pequenas praças localizadas dentro dos bairros. Do ponto de vista de localização esse núcleo encontra-se “ilhado”, descolado do núcleo urbano principal do município. A Rodovia

Dom Pedro I faz o papel de ligá-lo às regiões noroeste e leste do município, e a Estrada dos Amarais serve como ligação desse núcleo com a área central. Dado o nível sócio-econômico dessa população, o principal meio de transporte utilizado na região é o ônibus, mas com aumento no uso de carro particular e de bicicletas¹¹.

O segundo é formado pelo Distrito de Barão Geraldo, localizado na região norte do município de Campinas. Sua população é constituída em grande parte por alunos e funcionários da Universidade de Campinas (UNICAMP), mas com significativo aumento da parcela de profissionais liberais nos últimos anos. O distrito mantém uma situação de quase auto-suficiência, pois possui comércio, escolas, restaurantes, bancos, hospitais, parques etc, o que cria quase uma pequena cidade dentro de Campinas. Centros de pesquisa e empresas de alta tecnologia completam as atividades desenvolvidas nesse núcleo. Os equipamentos urbanos públicos e privados são usados tanto pelos moradores do distrito como por habitantes de outras áreas da cidade/região metropolitana, tendo como principal ponto de atração a universidade. No que se refere à circulação, apresenta um fluxo grande de transporte coletivo, que liga o núcleo campineiro ao terminal do distrito, onde os passageiros são servidos de linhas locais e intenso fluxo de automóveis, o que vem causando picos de trânsito nas principais entradas do distrito, sobretudo no início da manhã e no final da tarde. As rodovias Dom Pedro I, Campinas-Mogi-Mirim e Campinas-Paulínia são as principais vias de acesso ao distrito, usadas, praticamente, como avenidas pelos seus moradores. O fato de o distrito possuir locais de grande uso da população de Campinas e região desfaz o movimento pendular típico centro-bairro, e mantém grande circulação de pessoas entrando e saindo do distrito constantemente.

A macrozona 4 é a mais populosa do município, pois abrange mais da metade de todo o seu perímetro urbano. No total ela abrigava, em 1991, 585 mil pessoas, ou seja, cerca de 60% da população de Campinas à época, formada por bairros centrais, muitos dos quais com elevado grau de verticalização, como Centro, Cambuí, Vila Itapura e Ponte Preta. Alguns bairros, tais como Taquaral, Nova Campinas e Guanabara mantêm ainda características de bairros essencialmente residenciais. As principais áreas de comércio de rua, clínicas, escolas, hospitais, parques, praças públicas e escritórios do município estão ali localizados. Portanto, nela se concentram as principais atividades de trabalho, compra e lazer dos campineiros. Esse núcleo

¹¹ Recentemente a Estrada dos Amarais recebeu uma ciclofaixa, o que tem aumentado o uso de bicicletas como meio de transporte da população desta região da cidade.

pode se considerar o mais privilegiado em termos de infra-estrutura, pois, além de ser a área usada por todos os habitantes do município, é habitada por uma população majoritariamente de classe média-alta e que exerce grande interferência nas ações tomadas pelo poder público municipal.

Esta região é também a mais bem servida de vias e de linhas de ônibus, tanto com sentido centro-bairros, como circulares. Nota-se, no entanto, que a população desta área da cidade utiliza menos o transporte público e mais o carro para se deslocar, e que parte de seus moradores faz o sentido centro-bairro para trabalhar, fazer compras e se divertir. Acompanhando a tendência de parcial desconcentração dos serviços nas áreas centrais das grandes cidades brasileiras, a região central de Campinas assiste à saída de parte do seu comércio tradicional em direção aos shoppings centers, localizados próximo às principais rodovias, que atualmente abrigam também serviços antes oferecidos somente na área central (ex. bancos, Poupatempo¹², cabeleireiros, restaurantes, cinemas, teatros, etc.).

As macrozonas 5 e 7 constituem toda a região oeste/sudoeste do município e que, por possuírem características similares, serão analisadas conjuntamente. Não é possível afirmar a população exata da reunião destas duas áreas, mas sabe-se que ela representa cerca de 40% da população atual do município, ou seja, 400 mil habitantes considerando as últimas contagens populacionais. Tanto as regiões oeste quanto a sudoeste tiveram o mesmo tipo de ocupação urbana, notadamente precarizada em relação a outras regiões do município, o que será analisado mais adiante.

Essas regiões caracterizam-se por possuir 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, essas regiões quase não possuem locais de trabalho para a sua população, o que a obriga realizar movimento pendular bairro-centro diariamente, em longas e cansativas viagens da casa ao 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.

¹² Órgão criado pelo Governo de São Paulo para concentrar atividades burocráticas, como retirada de documentos.

A população dessas regiões é a que mais utiliza o transporte público como meio de locomoção. Por isso, é a mais atendida pelo serviço, embora considerado de má qualidade pelos moradores. O mesmo, no entanto, será analisado mais adiante nesta pesquisa. Parte da população tem adquirido carro para realizar os seus deslocamentos, o que vem causando aumento significativo do trânsito, transformando-o no mais caótico do município.

Por fim, a macrozona 6 representa a área sul de Campinas, formada por bairros com urbanização ainda não consolidada, tanto de condomínios fechados de classes média e alta como por antigas ocupações e conjuntos habitacionais. Em 1991 sua população estava estimada em cerca de 10 mil habitantes, mas atualmente ela já deve ter mais que dobrado. Ainda é difícil se fazer uma análise correta dessa área, haja vista que está em rápido e permanente crescimento. No entanto, é possível afirmar que possui o perfil de grande desigualdade social. De um lado, condomínios fechados de alto padrão estão sendo criados às margens da Rodovia Anhanguera e, de outro, bairros com infra-estrutura precária crescem de maneira desenfreada. Ambos os lados são pouco atendidos por equipamentos urbanos públicos, o que obriga a população a se deslocar para outras regiões do município para o trabalho, compras e lazer. O transporte é realizado principalmente por carro pelos habitantes dos bairros nobres e por ônibus municipal pela população de bairros pobres.

A macrozona 8, que ainda está em formação, compreende áreas que margeiam a Rodovia Dom Pedro I e o início da Rodovia Campinas-Mogi-Mirim, já na porção leste do município. Os bairros Parque Imperador e Jardim Miriam são os mais antigos dessa área, onde mora principalmente a classe média. Nos últimos anos, no entanto, a região tem passado por grande surto especulativo, o que atraiu os empreendimentos de condomínios fechados de alto padrão. Como vantagem os empreendedores oferecem aos seus clientes a facilidade de morar próximo de importantes vias de acesso e dos principais shoppings centers do município. Essa região é mal atendida pelo serviço público de transporte, pois seus habitantes utilizam apenas o automóvel para se deslocar. As áreas públicas de lazer, comércio etc, praticamente não existem nessa área, pois não cabem no estilo de vida adotado por grande parte de seus moradores. Ou seja, há tempos a elite deixou de frequentar espaços públicos, por diversos motivos.

Por fim, a macrozona 9 é constituída por bairros pertencentes ao Distrito de Nova Aparecida, localizado no noroeste do município de Campinas. A população dessa área é, de modo geral, pobre, e habita áreas sem infra-estrutura urbana e conjuntos habitacionais. Possui grande

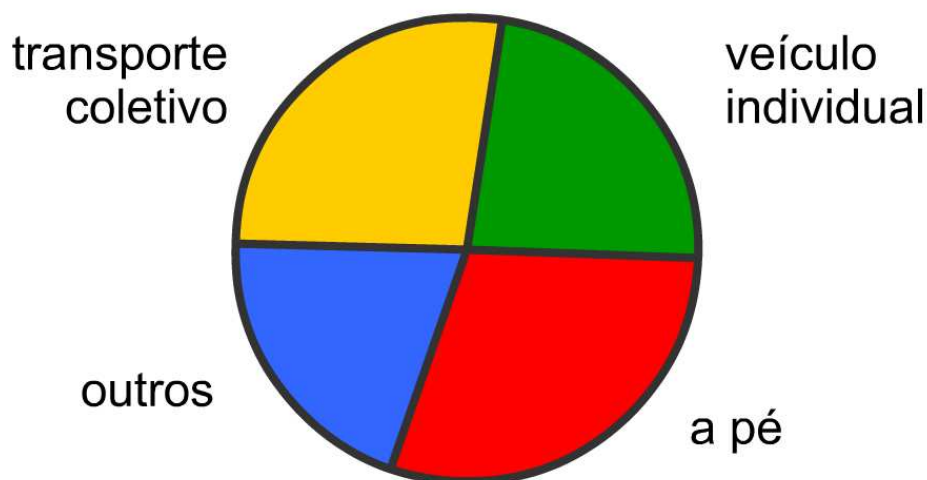
quantidade de indústrias, que se instalam principalmente às margens da Rodovia Anhanguera, na divisa com o Município de Sumaré. O transporte mais utilizado pelos habitantes desta macrozona é o ônibus intermunicipal, que sai de Sumaré, Hortolândia, entre outras, com destino a Campinas, utilizando o Corredor Noroeste da Região Metropolitana de Campinas, recém inaugurado pelo governo estadual. Paradoxalmente, o eixo noroeste talvez seja o mais bem servido de malha ferroviária que está subutilizada, servindo apenas para transporte de cargas.

2.3 O espaço de circulação disponível na cidade

O espaço de circulação nas grandes cidades brasileiras, e particularmente em Campinas, é amplamente dominado pelo deslocamento dos automóveis, o que significa sério problema a ser sanado. A maior parte da população utiliza o transporte público e a caminhada como principais meios para realizar os seus deslocamentos diários (Observar Gráfico 1). Além disso, o espaço ocupado pelos carros é muito maior do que o preenchido pelo transporte público, sendo que este desloca um contingente muito maior do que os carros.

Gráfico 1: Em Campinas, 1.546.833 viagens são realizadas diariamente

viagens realizadas diariamente



Fonte: Pesquisa Origem-Destino EMDEC 2003

Vasconcellos faz uma análise deste espaço na cidade de São Paulo, mas que serve para o caso de Campinas:

“... enquanto os automóveis apresentam uma ocupação média de 1,5 pessoas – o que dá uma taxa de consumo estático de 4,6 m²/pessoa, considerando área de 7m² para o veículo - , os ônibus apresentam uma ocupação média pico cerca de 50 passageiros, levando a uma taxa de consumo estático de 0,6m²/pessoa (considerando 30 m² por ônibus). A relação entre as taxas de consumo estático é, portanto, de 1:8. Ou seja, uma pessoa se deslocando de automóvel consome estaticamente quase oito vezes o espaço de uma pessoa se deslocando de ônibus (no horário de pico).” (VASCONCELLOS, 2000, pág.42)

Cabe às políticas públicas ligadas ao transporte, a responsabilidade de redistribuir o espaço destinado para cada meio de transporte utilizado. A quantidade e a qualidade de circulação de pessoas pelo espaço urbano variam bastante de acordo com o nível econômico dos indivíduos. Existe uma relação clara entre a renda e a quantidade/qualidade de circulação. Quanto

mais elevada é a renda da pessoa, mais possibilidades e com melhor qualidade ela circula pelo espaço urbano.

Há consenso entre a população campineira de que a estrutura de circulação existente na cidade é insuficiente e muitas vezes inadequada para o atendimento das suas necessidades. Tanto aqueles que utilizam o transporte particular (carro) quanto os que usam o transporte público para se locomoverem reclamam que, a cada dia, o tempo despendido para o trânsito de um lugar a outro da cidade vem aumentando. Adicionalmente, a população usuária do transporte público se queixa de atrasos dos ônibus, falta de segurança e de conforto, e valor da tarifa incompatível com o serviço prestado. Ao mesmo tempo, os motoristas de automóveis particulares apresentam também sua lista de reclamações: aumento significativo do trânsito nas vias de circulação e, conseqüentemente, do tempo gasto para realizar os deslocamentos por vias esburacadas e mal sinalizadas.

A organização de todo o sistema de transporte de Campinas é realizada pela Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC).

O principal espaço de circulação existente nas cidades é a rua, seja ela asfaltada, de paralelepípedo ou de terra. Nela está permitida a circulação de carros, caminhões, ônibus, bicicleta, cavalos, etc., com exceção de algumas ruas centrais, por onde não podem circular caminhões grandes e animais. A segregação do espaço de circulação para apenas um meio de transporte está sendo aplicada em algumas ruas da cidade, como os corredores e faixas para uso exclusivo / preferencial de ônibus, e ciclovias / ciclofaixas. No mais, os diversos meios de transportes lutam por espaço pelas ruas da cidade. Uma pequena parcela do total de ruas serve como passagem para ônibus do sistema público de transporte, deixando aos carros o uso quase exclusivo da maior parte delas.

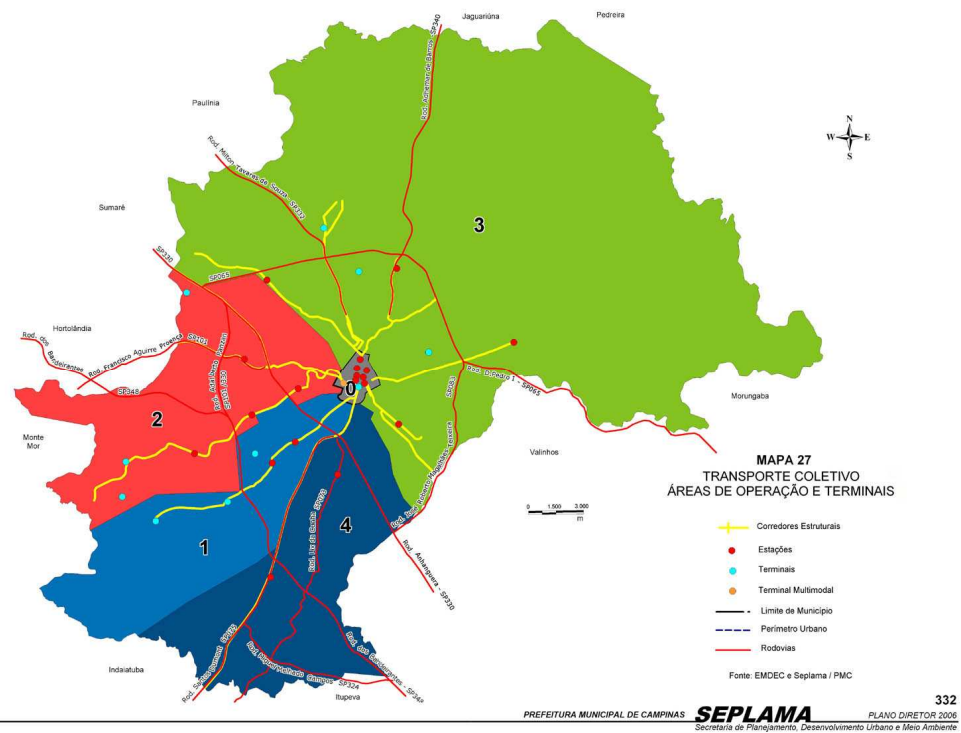
Não há um estudo minucioso do volume de tráfego em todas as vias do município de Campinas, mas é visível que as vias mais importantes encontram-se saturadas durante alguns períodos do dia, enquanto as vias locais (dentro de bairros) mantêm-se ociosas o tempo todo. Essa observação é importante, pois mostra que o investimento em transporte coletivo é justificável mesmo quando ele apresenta ociosidade em alguns momentos do dia, pois grande parte das vias da cidade, que é usada quase exclusivamente por carros, permanece ociosa o tempo todo.

A malha de ruas do município segue um padrão de urbanização típico, com uma via mais importante que corta o bairro, de onde saem as ruas mais estreitas e de menor fluxo. Possui também o padrão radiocêntrico, com vias de acesso partindo da região central para as regiões periféricas. Alguns anéis viários, constituídos ao longo da história do município, servem para distribuir o tráfego na região central. Completa esta trama importantes rodovias que cortam e/ou circundam o perímetro urbano do município, que servem, na maioria dos casos, como importantes avenidas usadas para trânsito entre diferentes locais da cidade. Tanto as rodovias como as principais ruas e avenidas de Campinas já se encontram saturadas, considerando-se a presença de 700 mil veículos emplacados no município, gerando uma das maiores taxas de motorização do país.

Ainda assim, o carro possui posição privilegiada em relação às possibilidades que ele gera à circulação dentro da cidade, criadas ao longo de décadas de investimento maciço em melhorias no trânsito. Uma das premissas da pesquisa realizada é que o carro, apesar de passar por algumas dificuldades de deslocamento nos últimos anos, recebeu todo o aparato governamental de investimentos para permanecer vantajoso frente a outros meios de circulação. Atualmente, é mais rápido e mais barato realizar a grande maioria dos percursos dentro de Campinas usando o carro do que o transporte público e essa realidade é fator crucial quando as pessoas fazem a escolha do meio de transporte que utilizará para se deslocar.

O transporte público (ônibus e microônibus), organizado e fiscalizado pela EMDEC, é distribuído, atualmente, em quatro grandes áreas de atuação dos ônibus e microônibus, cada uma representada por uma cor distinta (Figura 2).

Figura 2 - Áreas de operação, terminais e estações de transferência



Fonte: Plano Diretor de Campinas 2006. Retirado do site:
<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/> em 09/12/2010.

Na Tabela 2 é possível observar as principais regiões atendidas, as empresas atuantes, a cor correspondente, o número de linhas de ônibus, o número de veículos em horário de pico, e o número de passageiros em dias úteis de cada área do município.

O sistema conta hoje com 11 terminais de ônibus urbanos, além do terminal intermunicipal e do terminal metropolitano¹³ (Observar Figura 2). Antes da criação do Bilhete Único, os terminais exerciam a função importante de permitir ao usuário a baldeação de ônibus sem o pagamento de nova tarifa. Atualmente esses fazem parte do sistema de centralização e distribuição de linhas de ônibus adotada pela prefeitura. Linhas que atendem a bairros mais distantes se direcionam aos terminais (linhas alimentadoras). Os passageiros fazem a baldeação para ônibus geralmente maiores que fazem o percurso em direção ao centro da cidade (linhas-tronco).

Foram criadas 18 estações de transferência, áreas abertas, sem controle de acesso, constituídas por pontos de parada onde ocorrem as baldeações. Todas as estações seguem padronização adotada pelo governo municipal, com piso podotátil e elevador para facilitar o embarque e desembarque em nível, rampas, lombofaixas, informações em braile e mapa dos arredores, projeto paisagístico, de iluminação e sinalização reforçados.¹⁴ (Observar Figura 2 e Imagem 1)

O objetivo da Prefeitura é estar de acordo com as normas legais de acessibilidade, que diz ser um direito do usuário do transporte público “*ser informado nos pontos de embarque e desembarque de passageiros, de forma gratuita e acessível, sobre itinerários, horários, tarifas dos serviços e dos modos de interação com outros modais*”. (PL 1867/2007)

¹³ O Terminal Metropolitano de Campinas está localizado junto ao Terminal Rodoviário da cidade e é gerido pelo Governo do Estado de São Paulo.

¹⁴ Informações retirada do site www.emdec.com.br, acesado dia 16/07/2010

Imagem 1 – Estação de Transferência da Avenida Senador Saraiva – Centro da cidade



As Estações de transferência implantadas seguem os padrões de acessibilidade aos deficientes. Todas localizam-se nos canteiros centrais de avenidas, com piso elevado para facilitar a entrada dos usuários.

Fonte: Site www.emdec.com.br dia 18/12/2010.

Faz parte do sistema também 10 corredores de ônibus, sendo três com vias exclusivas à esquerda para os ônibus, seis com vias preferenciais à direita, e um com uso misto (preferencial e exclusivo) à esquerda (Observar Imagem 2). A tabela 2 demonstra cada corredor existente, assim como seus percursos.

Imagem 2 – Faixas exclusivas e preferenciais da Avenida Anchieta – Centro da cidade



A faixa exclusiva para ônibus (pista à esquerda do canteiro central) recebe cor especial para alertar os motoristas. Do outro lado, uma faixa preferencial para ônibus, junto ao canteiro central. Neste caso, apenas placas sinalizam a preferência, mas sem diferenciação física das faixas.

Fonte: EMDEC

A iniciativa tem sido avaliada positivamente pela maior parte da população, pois a padronização tem facilitado o entendimento de quem utiliza o sistema e dos portadores de deficiência, pois estão atendidos os seus direitos à acessibilidade. No entanto, a criação dos corredores preferenciais tem recebido diversas críticas, sobretudo daqueles que utilizam o transporte individual. As faixas preferenciais não foram adicionadas às ruas e avenidas, mas sinalizadas no espaço já existente, que antes era usado por todos os tipos de veículos. Após o início do funcionamento dessas faixas, foi verificado grande aumento do trânsito, principalmente nas avenidas que formam o corredor central. As reações negativas a estes tipos de projetos por parte da população podem ser explicadas, como aponta Vasconcellos:

“Se o automóvel é um meio de reprodução das classes médias, haverá sempre uma reação imediata às limitações ao seu uso. Não poderia ocorrer de forma diferente, uma vez que o transporte público existente não é capaz de viabilizar a rede de atividades da classe média com um mínimo de eficiência.” (VASCONCELLOS, 2000, pág. 189)

Tabela 2 – Corredores de ônibus de Campinas

| Tipo de corredor de ônibus | Nome dos corredores de ônibus | Percursos |
|--|--------------------------------------|---|
| Corredores à esquerda e exclusivos | Ouro Verde | Av. João Jorge, Av. das Amoreiras, Rua Cosmópolis, Rua Piracicaba, Av. Ruy Rodrigues, Av. Camucin e Estrada do Friburgo. |
| | Campo Grande | Av. John Boyd Dunlop, a partir da Vila Teixeira, no trecho popularmente conhecido por Balão do Santa Catarina. |
| | Nova Aparecida | Av. Lix da Cunha. |
| Corredores à direita e preferenciais | Amarais | Av. Brasil, Av. Cônego Antonio Roccato, Rua Sylvia da Silva Braga e Av. Comendador Aladino Selmi. |
| | Anhumas | Av. Orosimbo Maia, Rua Paula Bueno, Av. Nossa Senhora de Fátima, Av. Dr. Carlos Grimaldi, Av. Júlio Prestes e Rodovia Miguel Noel Nascentes Burnier. |
| | Barão Geraldo | Ruas Alberto Faria, 1º de Março, Buarque de Macedo e Funilense, Av. Barão de Itapura, Rua Carolina Florence, Rodovia General Milton Tavares de Lima, Av. Albino José Barbosa de Oliveira, Av. Professor Atilio Martini, Av. Romeu Tórtima e Rua Charles Darwin. |
| | Sousas | Av. Moraes Salles, a partir do cruzamento com a Rua Irmã Serafina, e pela Rodovia Dr. Heitor Penteado. |
| | Sudeste | Av. Francisco Glicério, Rua Proença, Rua da Abolição, Rua Irmã Ana Justina e Av. Engº. Antonio Francisco de Paula Souza. |
| | Viracopos | Toda a extensão das avenidas Prestes Maia e João Jorge. |
| Corredor misto (exclusivo e preferencial) | Corredor Central | Av. Dr. Moraes Salles, Rua Irmã Serafina, Av. Anchieta, Av. Orosimbo Maia e Av. Senador Saraiva; toda pista interna do Corredor Central, conta com faixa à direita exclusiva para o transporte coletivo. Já na pista externa, faixa esquerda preferencial ao transporte coletivo (exceto na Av. Orosimbo Maia). |

Fonte: EMDEC

Segundo estudos realizados pela Prefeitura Municipal, os dois principais eixos de transporte público da cidade são os corredores formados pelas avenidas das Amoreiras e John Boyd Dunlop, ambas fazendo a ligação entre a área central e as áreas sudoeste e oeste, respectivamente. Um mapeamento sobre o tempo gasto entre o terminal Campo Grande, localizado na ponta final do corredor formado pela Av. John Boyd Dunlop, e o restante da cidade, demonstra que o tempo médio de viagem entre esse terminal e a área central é superior a 40 minutos. Se considerarmos que o terminal recebe passageiros vindos dos bairros dessa região e que esses trocam de ônibus para seguir até o centro, o tempo gasto por eles é ainda maior. Um estudo temporal tendo como centro o Terminal Ouro Verde, principal da região sudoeste, cujas características de funcionamento e distância do centro são parecidas com a do Terminal Campo Grande, provavelmente mostraria dados muito parecidos.

Estudos desse tipo são extremamente importantes porque a quantificação do tempo gasto nos deslocamentos pode mostrar que investimentos precisam ser realizados nos espaços de circulação disponíveis. Como a saturação dos dois corredores já é aceita e trabalhada pelos órgãos públicos municipais há bastante tempo, caberia a esses estudar e executar possíveis soluções para o problema. Na Tabela 3 é possível verificar a distribuição das empresas concessionárias pelas áreas de atuação do município, o número de linhas de ônibus e a quantidade de passageiros transportados diariamente.

Tabela 3 – Distribuição do serviço e dos passageiros de ônibus pelas áreas de atuação das empresas concessionárias

| | Bairros / regiões pertencentes | Empresas concessionárias | Comunicação visual dos ônibus (cores) | Linhas de ônibus | Veículos (em horário de pico) | Passageiro (por dia útil) |
|---------------|--|--|--|-------------------------|--------------------------------------|----------------------------------|
| Área 1 | Ouro Verde; Vila União; Corredor Amoreiras; Campo Belo. | VB Transportes e Turismo | Azul Claro | 55 | 320 | 166 mil |
| Área 2 | Campo Grande; Padre Anchieta; Corredor John Boyd Dunlop. | Consórcio Cidade Campinas (Expresso Campibus Ltda. E Itajaí Transporte Coletivo Ltda.) | Vermelho | 49 | 319 | 175 mil |
| Área 3 | Barão Geraldo; Sousas; Rodovia Campinas – Mogi Mirim; Amarais e Corredor Abolição. | Consórcio Intercamp (VB Transportes e Turismo e Coletivos Padova Ltda.) | Verde | 78 | 407 | 218 mil |
| Área 4 | Nova Europa e Rodovia Santos Dumont. | Onicamp Transporte Coletivo Ltda. | Azul Escuro | 18 | 81 | 39 mil |

Fonte: EMDEC

Está em fase de implementação um novo sistema de transportes para o município, denominado Intercamp, cujos objetivos principais são: definição de um novo modelo de rede, com linhas básicas ou estruturais e linhas secundárias, que atuam para dar suporte às linhas básicas; novo modelo tarifário, a partir da implantação do Bilhete Único¹⁵; transformação viária em áreas específicas do município que abrange a criação de faixas exclusivas para os ônibus; instalação e/ou substituição de pontos de ônibus cobertos; novo sistema de sinalização/comunicação; e troca de calçamentos com acesso a pessoas portadoras de deficiências, seguindo padronização indicada pelo Ministério das Cidades. Algumas dessas medidas já estão em funcionamento e outras ainda se encontram em fase de implantação.

Em uma análise preliminar, a implantação do bilhete único vem ao encontro do que se discute e se sugere com este projeto de pesquisa, a respeito das ações do poder público municipal

¹⁵ Com o Bilhete Único, o usuário tem o direito de utilizar quantos ônibus quiser em um intervalo de uma hora (segunda-feira a sábado) e em um intervalo de duas horas aos domingos e feriados, pagando apenas uma tarifa (www.emdec.com.br, acessado dia 28/01/2010)

para a efetiva melhoria do transporte público de Campinas, como instrumento de distribuição de renda e de facilitador da circulação de pessoas pelo espaço urbano.

Não há dúvidas, por exemplo, que os custos para os passageiros sofrem queda significativa quando se pode utilizar mais de um ônibus pagando apenas uma tarifa, principalmente para aqueles que habitam bairros mais distantes e, cotidianamente, utilizam mais de um ônibus para chegar ao destino desejado. A economia indicada pela Secretaria Municipal de Transportes de Campinas calcula um valor na ordem de R\$ 42 milhões anuais¹⁶. Mais do que isso, a iniciativa proporciona à população a possibilidade de realizar deslocamentos que antes não ocorriam por restrição financeira. Essa medida contribui para que as pessoas utilizem mais o transporte público para o lazer, haja vista a localização dos principais parques, shoppings, cinemas etc. Essa localização privilegia, justamente, a parcela da população que utiliza o automóvel como principal meio de transporte. O bilhete único, em si, não diminui o tempo gasto nos deslocamentos, pois este depende de outros condicionantes, principalmente ligados à oferta de ônibus disponível nas linhas e a estrutura física da cidade, composta por ruas e avenidas com ou sem faixas exclusivas.

O espaço de circulação destinado exclusivamente a bicicletas é muito escasso. São cerca de 20 km de vias públicas com algum tipo de segregação entre o espaço para elas e o para outros veículos. Embora seja permitido o uso das ruas para circular de bicicleta, tal fato é dificultado pela menor velocidade atingida por ela em relação aos veículos motorizados. A falta de respeito dos motoristas também influencia na disputa pelo espaço restrito das ruas.

¹⁶

Fonte: Site da EMDEC – www.emdec.com.br – consultado dia 22/01/2010.

Imagem 3: Ciclofaixa que circunda o Parque Taquaral.



Fonte: Foto de Leandro Ferreira. Retirado de Cosmo Online dia 31/12/2010.

A atuação da Prefeitura Municipal de Campinas, ao longo da história, para incentivar o uso de bicicletas é parca. O município possui poucos quilômetros de ciclovias/ciclofaixas, e sua grande maioria é destinada ao lazer, e não ao transporte em si, como é o caso da ciclofaixa que circunda o Parque Taquaral mostrado na imagem 3. A tabela 4 indica as faixas destinadas às bicicletas, suas localizações e extensões.

Tabela 4 - Vias destinadas à bicicleta em Campinas

| Tipos de vias destinadas à bicicleta | Localização | Extensão | Total |
|---|----------------------|-----------------|--------------|
| Ciclovias¹ | Barão Geraldo | 1 km | 4 km |
| | Pq. Linear Dom Pedro | 3 km | |
| Ciclofaixas² | Lagoa do Taquaral | 6,5 km | 15,7 km |
| | Amarais | 5 km | |
| | Barão do Café | 1,2 km | |
| | Barão Geraldo | 3 km | |

Fonte: EMDEC

Os espaços de circulação destinados ao pedestre são, principalmente, as calçadas e as faixas de pedestres que cruzam as ruas. Em Campinas, as calçadas recebem poucos investimentos públicos, o que dificulta muito a manutenção de sua qualidade para o uso pelos transeuntes. Na maioria das vezes, são estreitas, ocupadas por postes, comércio, carros, estando, ainda, em péssimo estado de conservação. As faixas de pedestres, na maioria dos casos, estão mal sinalizadas e não são respeitadas pelos usuários dos transportes mecanizados.

No caso das calçadas, a SETEC¹⁷ é responsável pela fiscalização dos usos dados a elas. Embora seja uma das principais vias de circulação da cidade, se não a principal, a construção e a conservação não são responsabilidade da Secretaria Municipal de Transportes ou da EMDEC. Os proprietários dos estabelecimentos são os responsáveis por sua conservação, tendo que manter algumas exigências quanto à inclinação, tipo de calçamento, largura, entre outras. A fiscalização realizada por funcionários da SETEC raramente acontece e as calçadas da cidade permanecem muitas vezes em estado lastimável. Algumas intervenções da prefeitura municipal são realizadas, para adequar as vias ao acesso de pessoas portadoras de deficiência ou para padronizar o calçamento em locais específicos, como é o caso das atuais estações de transferência construídas

¹⁷ SETEC: Serviços Técnicos Gerais. Autarquia da Prefeitura Municipal de Campinas responsável, entre outras coisas, pela fiscalização do uso adequado das calçadas da cidade. Não compete a ela, no entanto, a construção e conservação das mesmas.

em algumas áreas da cidade. Os proprietários também têm a responsabilidade de executar esses serviços. Até o momento, nenhum projeto foi criado para incentivar a população a fazer reparos em seus calçamentos e para utilizar o material padronizado de calçamento sugerido pela Prefeitura.

Ao constatar que andar a pé é uma das principais formas de deslocamentos na cidade e que a calçada é o principal espaço de circulação das pessoas que andam a pé, causa, no mínimo, estranheza saber que esse espaço não é administrado e planejado pela Secretaria Municipal de Transportes ou pela EMDEC. Isso significa que o pedestre cumpre um papel inferior no sistema de transporte da cidade, na visão do poder público local. Ora, como esperar que as políticas públicas de transporte na cidade tenham êxito se um dos principais espaços de circulação da cidade não é pensado no conjunto das ações desenvolvidas para os outros meios de deslocamentos? Essa questão será analisada mais adiante.

A EMDEC implantou um programa de educação de trânsito na cidade, para motoristas de ônibus e carros. Multas também são usadas para “educar” os mesmos, caso desrespeitem as regras estabelecidas pelo Código Nacional de Trânsito. Entretanto, a regra básica de que o pedestre tem sempre a preferência, e, por isso, todos devem parar na faixa de pedestres quando o local não possui semáforos, não é seguida pelos motoristas e não são fiscalizadas pelo órgão responsável. O projeto desenvolvido no Distrito Federal, bastante conhecido em todo o Brasil, que visa colocar efetivamente em prática essa lei, poderia servir como base para que o mesmo fosse feito em Campinas, assim como nas demais cidades brasileiras.

2.4 Os meios de transportes usados

O município de Campinas possui, hoje, uma gama modesta de opções de meios de transporte, se for levada em consideração o tamanho da cidade e o volume de deslocamentos realizados por sua população diariamente. Conforme mostrado no Gráfico 1 (página 27) os meios mais utilizados pela população são transporte coletivo, veículo individual (carro, moto). A forma a pé de circulação pelo espaço não pode ser considerada como meio de transporte, pois é maneira universal de locomoção usada pelo Homem, sem o uso de qualquer estrutura mecânica. Os percursos realizados a pé, no entanto, são fundamentais para este estudo, pois compreendem um dos momentos da circulação humana. Os deslocamentos de menor intensidade são o ônibus fretado e a bicicleta. A realidade mostrada pelos dados do gráfico deve ser vista apenas como um

recorte temporal da distribuição das pessoas pelos meios de transporte disponíveis no município. Seria um grave erro concluir que tal distribuição equivale à preferência pessoal por um ou outro meio de transporte.

A ênfase foi dada ao transporte público, por motivos já mencionados anteriormente. Serão também analisados os percursos realizados por veículos individuais, a pé e por bicicleta, pois ambos, mas sobretudo o primeiro, cumpre um papel fundamental de completar os deslocamentos feitos por transporte público, já que esse nunca será capaz de fazer o transporte de todos os seus usuários porta a porta. Denominamos esses deslocamentos de microacessibilidade.

O transporte por bicicleta, bastante utilizado no Brasil e no mundo, é visto como um dos melhores meios de transportes existentes, devido ao seu impacto ambiental nulo (poluição atmosférica e sonora) e à pequena infra-estrutura necessária para a sua circulação (uso das vias, estacionamentos, garagens, etc). No Brasil, seu uso é maior nas pequenas e médias cidades, onde as distâncias a serem percorridas e a oferta de transporte público são menores. Em grandes cidades seu uso diminui bastante em comparação a outros meios de transporte, mas permanece relativamente elevado em suas áreas periféricas, onde o transporte público geralmente é precário (Livro Bicicleta Brasil, pág. 27, 2007).

Em Campinas, a bicicleta é usada por grande número de pessoas. São encontradas no município algumas dificuldades para o uso desse meio de transporte, tanto de ordem espacial quanto de ordem natural. No âmbito espacial, como foi dito anteriormente, existem poucas vias segregadas, o que é bastante relevante para explicar seu uso relativamente baixo.

Outra dificuldade de emprego da bicicleta está relacionada à topografia. Verifica-se uma grande adesão a ela como meio de transporte em cidades com relevo plano, por questões relacionadas ao esforço do ciclista ao realizar seus deslocamentos. Em outras, como Campinas e São Paulo, por exemplo, esse meio de transporte encontra muitas resistências. Seu uso é muito menor nestas, do que nas mais planas, como é o caso das principais cidades litorâneas brasileiras, como Santos, Rio de Janeiro, Recife, etc.

Seu uso, no entanto, deve ser estimulado, sobretudo para melhorar os índices de poluição atmosférica e sonora, diminuir o trânsito e melhorar a qualidade de vida dos indivíduos que se utilizam dela. Em uma cidade como Campinas, o estímulo pode vir com equipamentos urbanos capazes de permitir o seu uso (vias segregadas, estacionamentos etc.), sobretudo para complementar o trajeto realizado parcialmente por outros meios de transporte.

O transporte público de Campinas, que é o mais utilizado na cidade (ver Gráfico 1), é composto por quatro grupos distintos: os ônibus convencionais ofertados por empresas privadas; microônibus, denominados “seletivos”, microônibus “operados por permissionários autônomos (pessoas físicas), com tarifas e conforto diferenciados. Atualmente é prestado por permissionários do Serviço Alternativo, podendo ser prestado por concessionários.”¹⁸; e *Vans* para a realização do transporte de pessoas portadoras de deficiências.

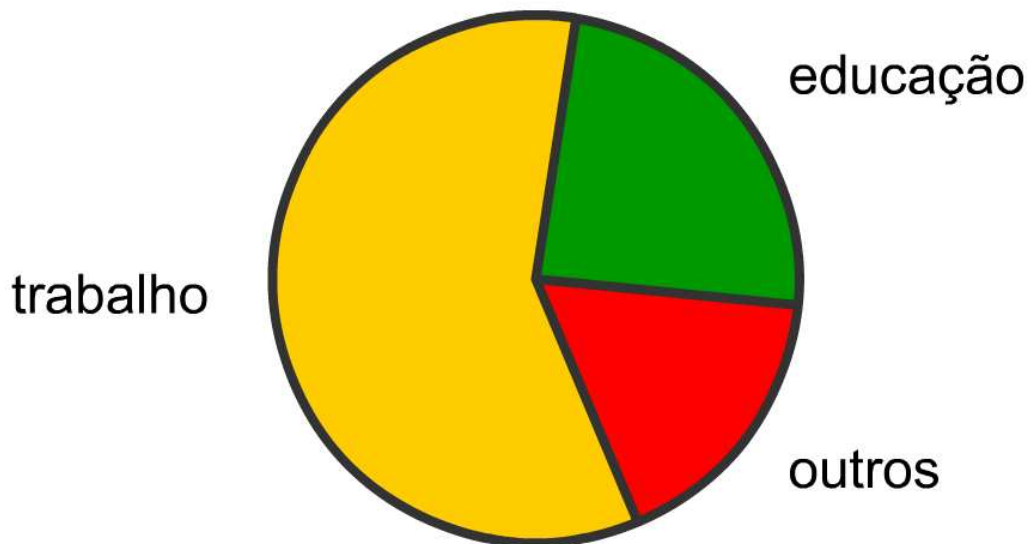
Conforme observado no Gráfico 2, o sistema completo realiza cerca de 416 mil viagens diárias, cujos objetivos são bastante variáveis. Mais de 60% dos usuários deslocam-se no sentido casa-trabalho, 20% seguem para instituições de ensino e cerca de 10% para outros destinos.

O gráfico pode levantar algumas questões pertinentes sobre os usos deste tipo de transporte.

¹⁸ Anexo 1 do Aviso de Licitação da Secretaria de Transporte de Campinas – 2005. Esse serviço, embora seja anunciado como um transporte com maior conforto, apresenta micro-ônibus apertados e com assentos que mal cabem os usuários.

Gráfico 2: São 416.399 viagens por dia (transporte público)

motivos dos deslocamentos realizados por transporte público



Fonte: Pesquisa Origem-Destino EMDEC 2003

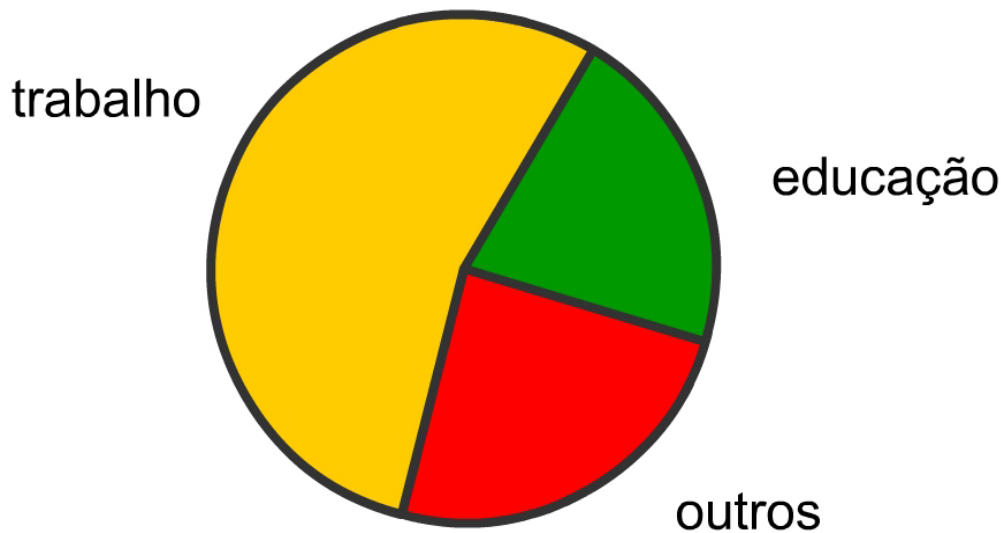
O transporte individual representa cerca de um terço dos deslocamentos diários realizados na cidade e é o segundo mais utilizado pela população. São cerca de 350 mil viagens feitas diariamente, com diversos objetivos. Seus usuários, embora prejudicados pelo crescente trânsito em inúmeras vias da cidade, têm o privilégio de ocupar a maior parte dos espaços de circulação da cidade. Nem todas as ruas e avenidas são usadas pelo transporte público, mas todas estão disponíveis para o uso dos carros. Como o número de usuários dos dois meios de transporte é quase o mesmo, fica nítida a desigualdade desses espaços de circulação.

A partir do Gráfico 3, em comparação com o Gráfico 2, é possível observar que os deslocamentos realizados por carros permitem maior acessibilidade aos locais desejados, graças à capacidade de velocidade desses veículos, geralmente maior que a dos ônibus, e à facilidade em usar plenamente o espaço de circulação, como ruas, avenidas etc. Os motivos de deslocamentos chamados “outros” ocorrem com mais frequência quando o automóvel é utilizado. Essa

tendência pode estar ligada, primeiro, à questão financeira, pois os usuários do transporte público geralmente têm menos dinheiro para gastar com deslocamentos e, por isso, gastam apenas para as atividades essenciais e, segundo, pode relacionar-se à questão da mobilidade diferenciada dos dois meios de transporte. Gasta-se mais tempo para o deslocamento utilizando-se o transporte público, com isso, resta menos tempo aos usuários para outros deslocamentos, supostamente menos essenciais, como atividades ligadas ao lazer, por exemplo.

Gráfico 3: São 348.226 viagens por dia (transporte individual)

motivos dos deslocamentos realizados por veículo individual



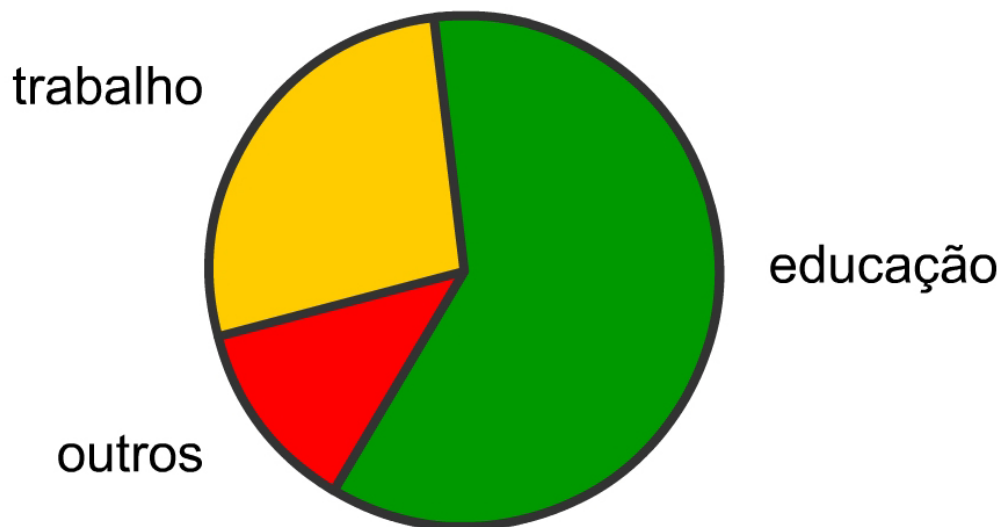
Fonte: Pesquisa Origem-Destino EMDEC 2003

Os deslocamentos realizados a pé não são fáceis de serem contados, pois podem ser feitos tanto para deslocamentos complementares, ou microacessibilidade, como o de casa ao ponto de ônibus ou do trabalho ao estacionamento etc., ou podem, ainda ser utilizados para os deslocamentos completos, ou macroacessibilidade (da casa ao trabalho, da escola para a casa etc.).

O gráfico 4 demonstra apenas os deslocamentos ligados à macroacessibilidade. Não são levados em conta, portanto, os percursos complementares aos outros meios de transporte. A maior parte desses deslocamentos feitos a pé tem como principal destino a escola/universidade, o que sugere maior número de jovens entre os que mais se deslocam desta forma. Além disso, é possível sugerir também, de modo preliminar, que as políticas dos governos estaduais e municipais sobre o sistema de matrículas surtem efeito. Os estudantes geralmente são matriculados na escola mais próxima de suas casas, justamente para facilitar o deslocamento casa-escola. Os dados do gráfico, por outro lado, podem nos levar a concluir, também de modo preliminar, que não existe política que estimule a moradia próxima dos locais de trabalho. Ou seja, poucas pessoas conseguem ir ao trabalho sem utilizar meios motorizados, principalmente por causa das grandes distâncias. O mesmo deve ocorrer com as atividades de lazer. Como as áreas de lazer estão concentradas principalmente nas regiões Norte, Centro e Leste, parte considerável da população não consegue visitá-las a pé.

Gráfico 4: Percursos a pé

motivos dos deslocamentos realizados a pé

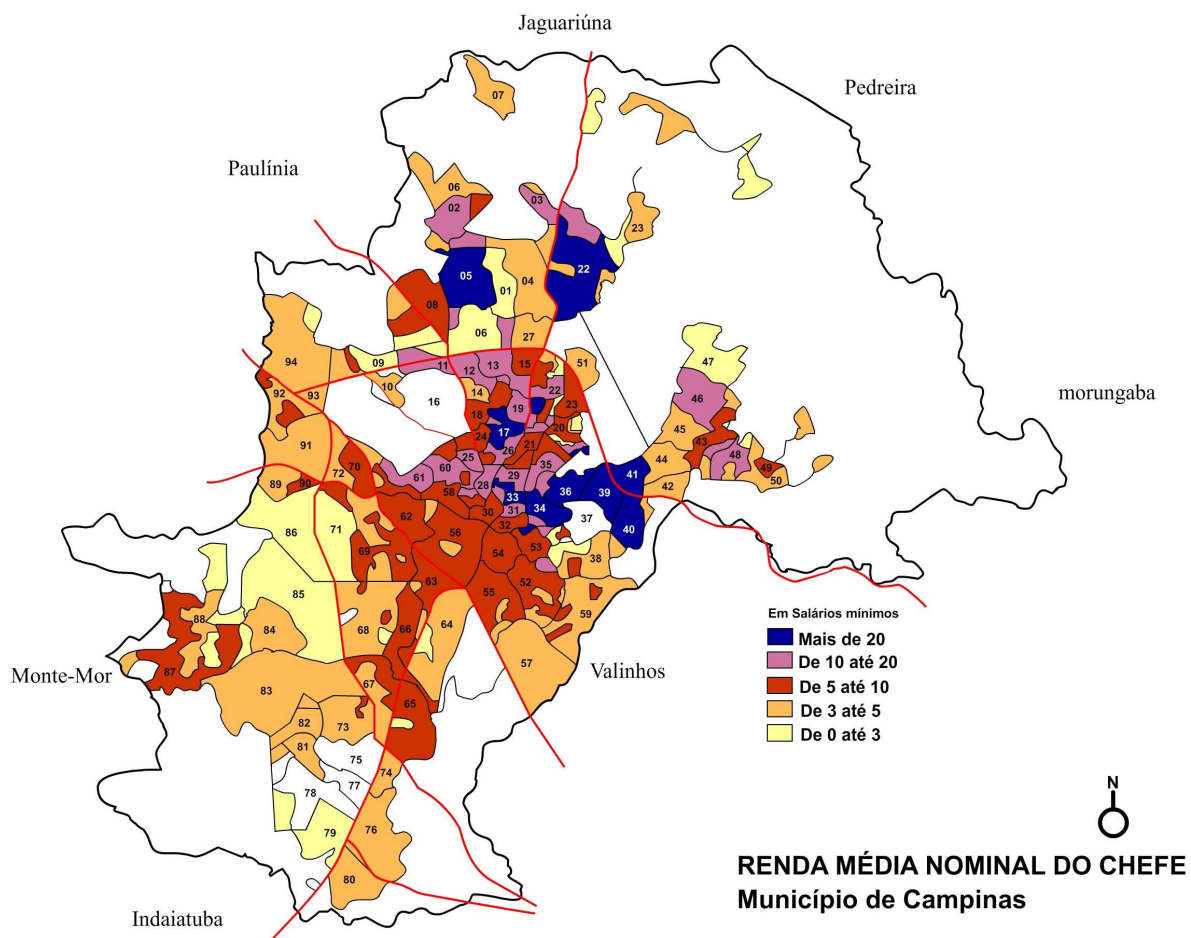


Fonte: Pesquisa Origem-Destino EMDEC 2003

2.5 *As condições sócio-econômicas da população*

O local de moradia da população campineira está intimamente ligado às leis de uso e ocupação do solo urbano do município, elaboradas e postas em prática ao longo de sua história por grupos que conseguiram transferir ao poder público os seus anseios particulares. A visão separada da distribuição espacial da população de acordo com sua renda é necessária para dar suporte às análises realizadas anteriormente sobre a distribuição populacional do município e sobre os espaços de circulação disponíveis atualmente, pois se torna um mosaico completo das interrelações entre esses aspectos.

Figura 3 – Renda média do chefe de família por área de Campinas



Fonte: Secretaria de Planejamento e Desenvolvimento Urbano – Prefeitura Municipal de Campinas, 1998.¹⁹

Na Figura 3, podemos observar a distribuição da renda familiar campineira, que será separada em três grupos. Mesmo que os dados sejam referentes ao ano de 1998, é possível se fazer alguns comentários pertinentes à atualidade. O primeiro grupo é formado pelas populações das regiões centrais e leste que, grosso modo, possuem as rendas mais elevadas do município. Nessas regiões está localizada a maior parte dos bairros nobres. Na região leste, por exemplo, estão localizados os bairros com maior renda familiar da cidade, como é o caso dos bairros Nova Campinas (nº34), Cambuí (nº33), Jardim Paineiras (nº36) e Gramado (nº40). No mesmo grupo de regiões mais ricas, podemos destacar também a região Norte, formada principalmente pelo

¹⁹ Alterado do original. A numeração foi alterada para facilitar o entendimento do se quer mostrar. A cor da área 22 foi alterada para atualização. Neste local encontra-se hoje o loteamento fechado Alphaville, ainda em fase de construção em 1998.

Distrito de Barão Geraldo (números 02, 05 e 08) e a região do Alphaville Campinas (nº22), empreendimento que estava em fase de implantação quando a pesquisa foi realizada.

A região Sul do município forma o segundo grupo e é caracterizada por abrigar principalmente bairros com famílias cujas rendas são médias (números 52, 53, 54 e 55, por exemplo). A urbanização dessa região pode ser considerada mais antiga do que as regiões Sudoeste, Oeste e Noroeste, segundo o eixo de crescimento urbano a partir da linha férrea Paulista, no sentido de Valinhos e São Paulo.

O terceiro grupo, formado pelas regiões Sudoeste, Oeste e Noroeste é caracterizado por abrigar os bairros com população de baixa renda (números 67, 68, 71, 73, 81, 82, 83, entre outros). A maior parte surge, principalmente, a partir da década de 1960, para abrigar o enorme contingente de trabalhadores pouco qualificados que migraram para a cidade em busca de empregos em sua crescente atividade industrial. Empreendimentos públicos construídos a partir da década de 1940, tais como o Aeroporto de Viracopos, construído no final desta década; o Distrito Industrial de Campinas, criado na década de 1970, diversos conjuntos habitacionais da COHAB²⁰ (em 1967); e Rodovia dos Bandeirantes²¹, impulsionaram uma ocupação desordenada dessa área da cidade, que criou diversos vazios urbanos até a área central.

Será possível observar no capítulo 3 que, desde o Plano de Melhoramentos de Prestes Maia, na década de 1930, os investimentos públicos foram destinados principalmente às regiões da cidade com maior concentração da população mais abastada financeiramente, que serviram como catalisador para os investimentos privados que se seguiram. Como consequência de uma área bem servida de infraestruturas urbanas, essas regiões se caracterizam por uma intensa especulação imobiliária a partir de reservas de áreas vazias ao longo de grandes vias de circulação.

Na questão específica do transporte público e dos espaços de circulação de Campinas, é possível fazer uma relação importante com a distribuição da renda dos habitantes. Grandes investimentos dos governos municipais e estaduais em avenidas e rodovias foram realizados, sobretudo nas áreas mais nobres, alterando definitivamente os eixos inicialmente criados pelos

²⁰ Companhia de Habitação popular de Campinas. Empresa de economia mista criada pela Prefeitura Municipal sob a Lei 3213 de 17/02/1965.

²¹ Inicialmente chamada de Via Norte de São Paulo, a Rodovia dos Bandeirantes foi construída no final da década de 1960 para servir como principal eixo rodoviário entre a região de Campinas e a capital paulista, ao lado da Rodovia Anhanguera.

bondes, para grandes eixos destinados ao transporte individual, que, como dito anteriormente, atraíram investimentos privados como shoppings, condomínios residenciais de alto padrão, escolas particulares, supermercados, entre outros.

As regiões Sudoeste e Oeste mantiveram-se pouco articuladas ao tecido urbano central, com exceção de três grandes vias – Avenida Amoreiras, Avenida John Boyd Dunlop e Rodovia Santos Dumont – sendo as duas primeiras os principais corredores de ônibus da cidade, repletas de vazios urbanos que dificultam a circulação entre os bairros. Há ainda, carência de aparelhos sociais, o que obriga a população a se deslocar à região central para realizar suas atividades sociais, além do déficit de investimentos em infraestrutura básica por parte do poder público.

As leis de uso e ocupação do solo, aliadas aos investimentos públicos em transporte, direcionadas ao automóvel e a aparelhos sociais nos lugares onde a elite mora; à contínua periferação da população mais pobre; e à conseqüente especulação imobiliária das áreas nobres, tendem a perpetuar a estrutura desigual dos espaços urbanos, e em particular, dos espaços urbanos de circulação.

2.6 *Acessibilidade ao transporte em Campinas (macro e micro)*

A união de todos os condicionantes do transporte urbano se dá no estudo da acessibilidade. O nível de qualidade dos transportes oferecidos à população de uma cidade pode ser analisado sob diversos aspectos. É importante atentar para o fato de que essa análise não deve considerar apenas as condições de deslocamentos diretamente ligados aos meios de transportes. No caso de Campinas, o serviço de transporte público prestado não pode ser avaliado apenas por elementos diretamente relacionados ao ônibus (política tarifária, condições de funcionamento, frequência e segurança durante as viagens). Devem-se considerar outros aspectos que estão ligados indiretamente ao sistema municipal de transportes, como a acessibilidade da população aos pontos de parada e terminais. O tempo de deslocamento das pessoas, realizadas geralmente a pé, entre o local de origem e o de destino é fundamental para que o uso do transporte público seja atraente. O mesmo ocorre com os deslocamentos realizados por veículos particulares e fretados. Preço do combustível e do estacionamento, tempo do percurso, facilidade ou dificuldade de acesso ao veículo, entre outros.

Alguns aspectos ligados à circulação e ao transporte devem ser considerados. Segundo Vasconcellos, existem sete objetivos a serem abordados pelos que pensam e executam planos de

melhoria dos transportes nas cidades. São esses: acessibilidade, nível de serviço do transporte, custo do transporte, qualidade ambiental, fluidez e segurança.

O autor divide a acessibilidade em dois tipos, macro e microacessibilidade: a macro é formada pelos tempos para acessar o veículo da viagem, o tempo de espera (no caso do transporte público), o tempo dentro do veículo e o tempo para acessar o destino final; a microacessibilidade é apenas a primeira e a quarta etapas, ou seja, os percursos entre o ponto inicial e o veículo, e entre o veículo e o destino final. (VASCONCELLOS, 2001)

Em Campinas, a maior parte dos deslocamentos inseridos no conceito de microacessibilidade é realizada a pé pelas pessoas. O ato de andar pode ser prejudicado por diversos fatores, tais como a falta de qualidade das calçadas; condições climáticas adversas (ex. chuva); falta de qualidade de sinalização nas vias, sobretudo nos cruzamentos, onde o mesmo espaço é usado tanto pelo pedestre quanto pelos veículos motorizados e não-motorizados; poluição sonora e atmosférica; assaltos; dificuldade em suplantam barreiras urbanas (grandes vias rodoviárias e ferroviárias, condomínios fechados etc). Em todos os fatores, os habitantes portadores de necessidades especiais devem ser igualmente contemplados. Com exceção dos fatores climáticos, todos os demais fatores apontados podem ser melhorados ou solucionados pelo poder público.

As tarifas cobradas para o uso do transporte público, apesar de servirem, atualmente, como principal base de sustentação do serviço, aparecem como importante impeditivo para que as pessoas tenham a possibilidade de circular pela cidade com objetivo de realização social e profissional. A implantação de gratuidade universal de tarifas já foi testada no início da década de 1990, em dias específicos, e será discutida no capítulo 3. Ela foi capaz de mostrar a enorme restrição criada pela cobrança de tarifas. No entanto, soluções deste tipo são difíceis de ocorrerem e demandam estudos aprofundados sobre as origens do capital para financiar um transporte gratuito. Mais do que isso, tal proposta teria que ser acompanhada de uma mudança geral sobre o significado para o poder público e seus habitantes da circulação na cidade e como ela é importante para a busca de um espaço mais democrático.

Atualmente, a estrutura tarifária do transporte público de Campinas é composta por serviço convencional, que se baseia em tarifa única para toda a área do município, com a possibilidade do uso do bilhete único para realizar baldeações gratuitas no período de uma (1) hora, de segunda-feira a sábado, e de duas (2) horas aos domingos e feriados. Segundo a

EMDEC, em 2008, cerca de 16% dos passageiros utilizou o bilhete único para fazer integrações²²; benefícios aos estudantes (60% de desconto²³), gratuidade para pessoas com idade acima de 65 anos²⁴ e isenção de tarifa aos portadores de deficiências²⁵; também faz parte dessa estrutura o serviço de transporte seletivo, cuja tarifa é 20% maior que a do serviço convencional. Com relação às gratuidades de idosos e deficientes, o poder público local subsidia cerca de R\$ 15 milhões anuais²⁶.

A qualidade ambiental não está diretamente ligada à questão da acessibilidade, mas tem recebido atenção grande nos debates sobre transporte urbano, e é aqui vista como condição importante para a priorização do transporte público, principalmente ferroviário, em detrimento aos veículos automotores. A realidade urbana de Campinas, assim como de todas as cidades brasileiras, é de aumento constante da frota de automóveis, que cada vez mais lança toneladas de monóxido de carbono na atmosfera e interfere nos níveis de poluição sonora sentida pelos moradores das cidades.

Em um momento em que o planeta se vê diante de inúmeros desafios ligados ao meio ambiente, sobretudo à escassez de recursos naturais e crescente poluição da água, do solo e do ar, cabe a todos nós pensarmos em diversas ações para conter ou minimizar esses impactos. No caso dos transportes, o uso irracional de uma matriz energética não duradoura e mais poluente que muitas outras existentes nos obrigam a adotar medidas que encarem esses problemas. Sobre a matriz energética adotada na história recente de Campinas, a pesquisadora Beatriz Fernandez diz que:

“... a qualidade de vida na cidade está sendo comprometida por uma política que privilegiou a adoção de tecnologias de baixo custo para o atendimento das demandas de transportes, e que são acompanhadas, em contrapartida, por um elevado custo social e ambiental.” (FERNANDES, 1996)

²² Fonte: Site da EMDEC – www.emdec.com.br – consultado dia 25/01/2010.

²³ De acordo com o Decreto nº 13.807 de 12/07/2001.

²⁴ De acordo com a Lei Federal nº 11.741 de 01/10/2003. Dado referente a 2008.

²⁵ De acordo com o Decreto nº 14.572 de 23/12/2003.

²⁶ Fonte: Site da EMDEC – www.emdec.com.br – consultado dia 25/01/2010.

Todos os veículos pertencentes ao sistema de transporte público da cidade, após intensa adequação da frota de ônibus, recebem a mistura de 2% de biodiesel ao diesel proveniente do petróleo. Segundo dados da EMDEC, a redução diária da emissão de poluentes por ônibus do serviço público de transporte é de aproximadamente 10,4 toneladas de monóxido de carbono, 2,7 toneladas de hidrocarbonetos e 600kg de particulados (fumaça preta expelida pelos veículos).

Sabemos que a principal medida para redução de poluentes seria o maciço investimento em transporte público, sobretudo os menos poluentes (trem, metrô, etc.) e a restrição ao uso do automóvel. Não há, no entanto, qualquer projeto da atual gestão nesse sentido, como, por exemplo, substituir o transporte rodoviário pelo ferroviário. Há apenas soluções parciais, como a apontada, que priorizam o ônibus movido a diesel, misturado a 2% de biodiesel.

CAPÍTULO 3 – A CIDADE INDUSTRIAL E OS PLANOS ESTRUTURADORES

No passado, [...] era parte obrigatória do trabalho dos geógrafos. Nenhum estudo de geografia urbana que se respeitasse podia começar sem alusão à história da cidade, às vezes até de forma abusiva. Era impossível abordar esta ou aquela cidade, sem essa preocupação de contar o que foi seu passado. Porém, hoje, fazemos uma geografia urbana que não tem mais base no urbanismo. É uma pena, porque praticamente não mais ensinamos como as cidades se criam, apenas criticamos as cidades do presente. (SANTOS, 1994, pág.69)

3.1 Contexto histórico

Foram trabalhadas, em todos os momentos desta pesquisa, duas escalas distintas de análise que vamos chamar de discussão sobre o urbano e reflexão sobre a cidade. A respeito desses dois conceitos optamos por seguir a linha metodológica adotada por Milton Santos. Entendemos que *“o urbano é frequentemente abstrato, o geral, o externo. A cidade é o particular, o concreto, o interno.”* (Santos, 1994, pág.120)

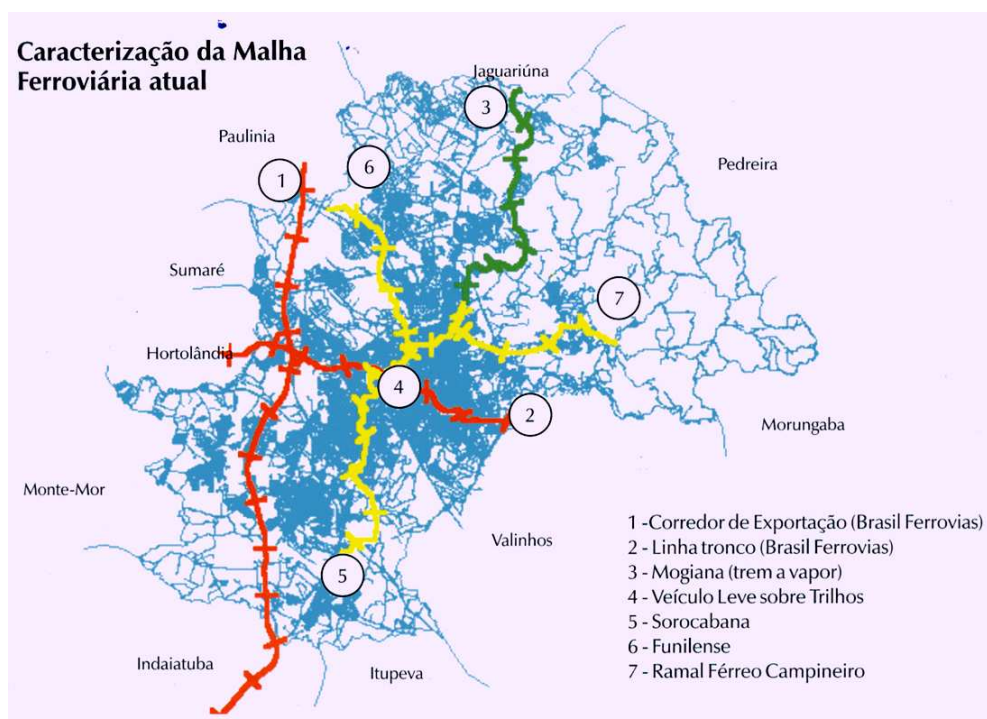
Tanto a história da cidade quanto a do urbano são importantes para a busca de uma análise mais abrangente do objeto desta pesquisa. A história da cidade nos dará suporte sobre as condições concretas, ao longo do tempo, do espaço urbano campineiro, incluindo a história dos transportes, da propriedade, da especulação, da habitação, do urbanismo e da centralidade. A história do urbano nos permite conhecer as relações políticas e sociais estabelecidas na cidade que se produz através do urbano que ela incorpora ou deixa de incorporar. Entre as possíveis histórias do urbano está a história das atividades que na cidade se realizam; do emprego, das classes, da divisão do trabalho e do seu inverso, a cooperação. (SANTOS, 1994)

A opção de considerar o processo de industrialização como ponto inicial dos estudos sobre a dinâmica de crescimento urbano de Campinas, e sua adequação aos novos tempos que estavam por vir, é dada por diversos fatores ligados a condições gerais e particulares de urbanização.

“*A cidade preexiste à industrialização.*” (LEFEBVRE, 2006) A Campinas pré-industrial é marcada por dois grandes ciclos econômicos que coincidem com os ciclos nacionais, ainda que em períodos nem sempre idênticos. O primeiro ciclo, que deu origem à cidade, remonta ao fim do século XVIII e início do século XIX, quando o declínio da mineração em outras regiões brasileiras fez com que inúmeras pessoas se instalassem no *oeste paulista* para se dedicar ao plantio de cana-de-açúcar (CARPINTERO). O segundo ciclo econômico, da cultura cafeeira, deu impulso ao crescimento populacional e econômico da cidade. Esse possibilitou a instalação da indústria no país, particularmente no estado de São Paulo. Campinas, importante centro cafeeiro do estado, está amplamente inserida nesse processo, por ter atraído investimentos em infraestrutura, sobretudo no que se refere à malha ferroviária. Wilson Cano avalia a importância da cultura cafeeira no estado: “*Ao contrário do que ocorreu com a maior parte das ferrovias nas demais regiões brasileiras, as implantadas em São Paulo tiveram um padrão de eficiência contribuindo poderosamente para a expansão do processo de acumulação do complexo*”. Cano (1990, pág. 50)

Pelo município de Campinas passavam nada menos que quatro linhas importantes da malha ferroviária paulista, formando o principal entroncamento de linhas do estado (observar figura 4). Ser o centro de interligação das principais estradas de ferro fez com que a cidade ocupasse uma posição de destaque tanto no contexto da produção cafeeira do século XIX, como no complexo posterior, o industrial, que teve início na virada para o século XX.

Figura 4 – Malha ferroviária campineira



Fonte: Sistema Estrutural de Transporte de Campinas. EMDEC, 2003.²⁷

Os ganhos provenientes da exportação do café geraram o acúmulo de capitais, necessário para a posterior substituição de investimentos da área agrícola para a industrial. De acordo com Wilson Cano:

“O café, como atividade nuclear do complexo cafeeiro, possibilitou efetivamente o processo de acumulação de capital durante todo o período anterior à crise de 1930. Isto se deveu, não só ao alto nível da renda por ele gerado, mas, principalmente, por ser o elemento diretor e indutor da dinâmica de acumulação do complexo, determinando inclusive grande parte da capacidade para importar da economia brasileira no período.” (CANO, 1990, pág. 122)

A capacidade de importar, citada pelo autor, era muito importante naquele momento, pois atendia às demandas de produtos consumidos pelos capitalistas e de insumos e bens de capital necessários para a expansão cafeeira e industrial. Segundo Cano, o capital gerado pelo complexo

²⁷ A empresa Brasil Ferrovias (corredor 1) foi adquirida pela empresa América Latina Logística (ALL), em 2006, junto à empresa Novoeste. www.transportes.gov.br/bit/ferro/all/inf-all.htm (acesso: 15/10/2010).

cafeeiro cumpriu ainda a função de suprimento de mão-de-obra, necessário em momento de substituição do trabalho escravo para o assalariado:

“A subordinação da expansão industrial ao capital cafeeiro, além de se exprimir na capacidade para importar, que, obviamente, se refere à importação de alimentos, matérias-primas e bens de capital para a indústria, reaparece também, na questão do mercado, do suprimento de mão-de-obra e dos níveis salariais.” (CANO, 1990, pág. 125).

Esse problema seria resolvido, principalmente, com a atração de mão-de-obra imigrante. Após a implantação de infra-estrutura (ferrovias, eletricidade, água etc.), o acúmulo de capital proveniente da produção cafeeira, a criação de um sistema bancário, a atração de mão-de-obra imigrante assalariada e conseqüente formação de um mercado consumidor minimamente sustentável, foram as principais condições para que os lucros de barões e comerciantes viessem a ser investidos na implantação da indústria²⁸. Sobre esta inversão o autor Paul Singer escreve que: *“Os próprios fazendeiros investiam seus lucros diretamente e indiretamente quando seus lucros transitavam pelo sistema bancário [...]. As evidências históricas demonstram que também comerciantes, bancos, imigrantes, importadores e outros agentes do complexo cafeeiro fundaram ou adquiriram empresas industriais [...].”* (SINGER, 1998, pág. 63)

Os estabelecimentos industriais foram sendo criados lentamente e produziam principalmente bens de consumo ligados à área têxtil, como tecido e o chapéu. Carpintero apontou as principais indústrias estabelecidas na cidade no início do século XX, e demonstra um ritmo lento da industrialização campineira em sua aurora:

“... cresceu, no período, o número de estabelecimentos comerciais e fabris, configurando a implantação industrial. Podemos listar a Fábrica Carioba, reativada em 1902; a Fábrica de Tecidos Elásticos Godoy & Valbert, em 1921; a Indústria Nacional de Lápis de A. O. Maia Ltda,

²⁸ Esta pesquisa não discutirá em detalhes a queda da produção cafeeira e o crescimento da indústria em São Paulo. No entanto, é importante ressaltar que estes processos não foram contínuos, tampouco seguiram na mesma direção (queda e crescimento). A esse respeito, Singer (1998, p. 129) destaca, com propriedade, os momentos de queda e crescimento da cafeicultura, assim como momentos de queda e crescimento das atividades industriais.

em 1924; a Fábrica de Seda N. S. Auxiliadora, em 1926; a Sociedade Anônima Indústrias de Seda Nacional, em 1929; além de outras como a Fábrica de Chapéus Cury, a Indústria Brasileira de Artefatos de Ferro, fábrica de fogões, papelões, e cerâmicas”. (CARPINTEIRO 1996 pág. 50)

Com a chegada da indústria ocorreria, de uma vez por todas, a transformação da pequena cidade de modelo agrário-comercial exportador dependente (CASTRO 2000) em um grande pólo urbano-industrial, inserida no mundo da globalização do século XXI. A revolução industrial alterou os modos de produção capitalista e, para que isso ocorresse, a cidade teria de dar o suporte necessário que permitisse a instalação e o funcionamento das indústrias. Nesse contexto, Singer apontou que a produção industrial “*requer serviços de infra-estrutura (transportes, armazenamento, energia, etc.) que constituem o cerne da moderna economia urbana*”. Singer (1998, pág. 85)

Não seria possível imaginar uma cidade que assistia o alvorecer industrial permanecer com suas características de cidade colonial, com sistema de transporte lento e ineficiente, ruas estreitas e sujas, padrões e trabalhadores morando nos mesmos bairros e a manutenção do padrão agrário-comercial preexistente. Ela teria que se transformar profundamente.

3.2 - A industrialização redefine a cidade paulista

A pesquisa realizada utilizou como ponto de partida os estudos sobre o processo de mudanças ocorridas no Município de Campinas na década de 1930, devido a três principais fatores a serem apontados a partir deste ponto. Entre eles estão o Plano de Melhoramentos de Campinas (1938), a Crise de 1929, e o impulso industrial da região. Eles estão intimamente ligados entre si, dependem uns dos outros e se auto-alimentam. Muitos autores utilizam a década de 1930 como marco da mudança do ciclo cafeeiro para o ciclo industrial.

Foram analisadas neste capítulo diversas ações realizadas pelo Estado, sobretudo no âmbito municipal, a partir de um momento chave para a transformação urbana de cidade agrário-comercial em urbano-industrial. O objetivo principal foi acenar para a importância das políticas públicas elaboradas e postas em prática, cuja força foi decisiva para preparar Campinas como um

lugar capaz de trabalhar para fins estratégicos, elaborados pelo governo nacional e submetidos ao próprio capitalismo industrial.

Como um dos objetivos desta pesquisa foi o de analisar o sistema de transporte público, coube dar ênfase para os projetos estruturantes, que de alguma forma envolvem o sistema de transporte. Nesse caso, foi preciso analisar não apenas os planos de transportes, mas também os planos urbanos em geral, como as leis de uso do solo, planos habitacionais mais relevantes e empreendimentos sociais (parques, escolas), comerciais (centros públicos e privados de compras, e imobiliários (loteamentos públicos e privados).

A Crise de 1929 foi um marco importante principalmente para a transformação do perfil de Campinas de agrário-comercial para urbano-industrial. Como observado anteriormente, o café foi perdendo espaço na economia campineira aos poucos, embora ainda fosse importante durante décadas após a crise. Mas 1929, em particular, representa um golpe crucial na produção cafeeira e de outras culturas agrícolas, conforme aponta Semeghini: “*Nos primeiros anos na década de 30, provavelmente como consequência da crise, diminuía a produção e a área plantada com café, arroz, feijão, milho, cana e algodão.*”. Semeghini (1988, pág. 35):

O mesmo autor cita que os anos que se seguiram após 1929 foram marcados pela substituição do café pelo algodão como principal produto agrícola da região de Campinas para atender o grande número de indústrias têxteis, além do aumento de produções para atender ao crescente contingente populacional (principalmente laticínios). O setor industrial cresceu, voltando-se então, principalmente, para a produção de máquinas e implementos para a agricultura, fios, tecidos e peças de vestuário, couro, peles, e também produtos químicos e laticínios, atendendo às novas zonas cafeeiras de São Paulo e do Paraná. (SEMEGHINI, 1988)

A atividade industrial na região de Campinas também passou por quedas nos primeiros anos da década de 30, mas em seguida, registraram-se aumentos na produção e no número de operários trabalhando. “*De 1933 em diante, aumenta progressivamente o emprego industrial no município: em 1936, havia cerca de 100 fábricas com 4.075 operários.*”(SEMEGHINI, 1988, pág. 40). O espaço urbano campineiro, conseqüentemente, passou a crescer em tamanho e em número de habitantes.

A autora Adriana Verdi destaca o crescimento das atividades industriais nesse período:

“De 1930 a 1940 as atividades urbanas – comércio, indústria e serviços – passam a superar as atividades rurais. A área urbana passa a contar com 60 mil habitantes espalhados no centro e periferia (Vila Industrial, Proença), se transformando no segundo núcleo industrial do estado, suplantado apenas pela área da capital.” (VERDI, 1997, pág. 50)

Campinas segue, nesse período, uma tendência de nível nacional de construir as bases políticas e econômicas que pudessem garantir o desenvolvimento de uma indústria capaz de abastecer parte do mercado interno, em um momento em que os países industrializados diretamente inseridos na Segunda Grande Guerra diminuam sensivelmente suas exportações aos países pouco ou não industrializados do mundo. Sobre esse assunto Carpintero diz:

“A década de trinta foi, para o Brasil, um período de ampla transformação político-econômica, em função da rearticulação dos grupos de poder efetuada pela revolução getulista, e dos efeitos da grande crise internacional de 1929, que se traduziram na expansão do processo industrializante pela substituição de exportações.”(CARPINTERO, 1996, pág. 37)

3.3 - O Plano de Melhoramentos

O Plano de Melhoramentos de Campinas foi o primeiro esforço de planejamento em grande escala para a cidade. Proposto por Prestes Maia, produzido na década de 1930, o plano marcou o início das grandes transformações urbanas que a cidade iria sofrer até os dias atuais. Nesse contexto, governo e iniciativa privada passariam a tratar de modo mais decisivo os passos a serem dados rumo ao futuro. Para tanto, era necessário contratar uma pessoa de nome e Maia cumpriria os principais requisitos, como indica Semeghini:

“O engenheiro Prestes Maia, havia sido o autor de um plano para a capital que alcançara grande repercussão no final dos anos 20. Além do plano de Campinas, foi autor também de projetos para Recife, Santos e Campos do Jordão. Administrou a capital (como prefeito nomeado) entre 1938 e 1945, tendo sido responsável por marcantes transformações

urbanísticas e no sistema viário, com grande volume de obras realizadas.”(SEMEGHINI, 1988, pág. 52)

Até então, os planos urbanos realizados para Campinas foram restritos a uma ou outra área específica, como foi o caso das melhorias nas redes de água e esgoto após a grande epidemia de febre amarela que dizimou parcela considerável da população campineira no final do século XIX. O autor Antonio da Costa Santos (2002) discute em sua tese de doutorado diversos planos desenvolvidos no final do século XIX e início do XX ligados à rede de água e saneamento.

No setor de transportes, o sistema de concessão pública a empresas privadas para ofertar esses serviços já existia. O sistema de bondes com tração animal era ofertado desde a concessão de exploração fornecida pelo governo da província de São Paulo em 1879, pela Companhia Campineira de Carris de Ferro, cujo período de duração era de 50 anos. Em 1912, o bonde elétrico é implantado pela Companhia Campineira de Tração, Luz e Força, que já detinha um contrato para a concessão de iluminação e energia elétrica por 35 anos, e que, a partir deste ano, começou a ofertar também o sistema de transporte à cidade. A empresa passou, então, a deter dois dos insumos fundamentais para a relação de produção capitalista: o deslocamento da mão-de-obra por meio dos bondes e o fornecimento de energia elétrica (CASTRO, 2000).

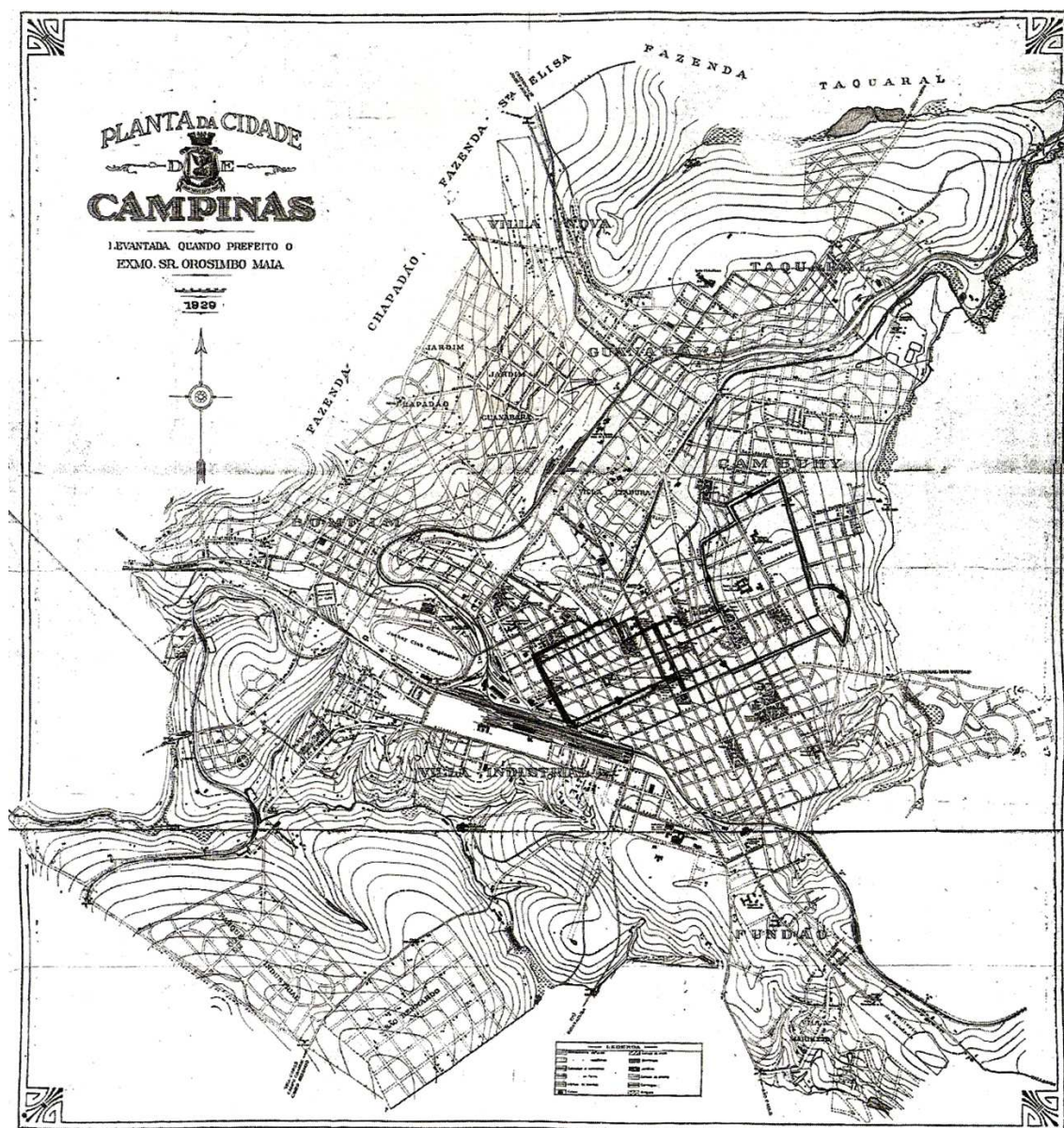
A chegada do bonde eletrificado foi um marco importante à cidade. Estabelecia-se um modelo de transporte público urbano considerado o mais moderno na época, além de ampliar a ligação entre o núcleo central e os bairros. Entretanto, sua implantação não foi acompanhada de um plano que levasse em conta ao mesmo tempo o transporte urbano e os usos e ocupações do solo.

Prestes Maia, no entanto, propunha um projeto amplo, que reformularia a cidade como um todo. Nessa época ele explicou que um Plano de Urbanismo *“está muito longe de resumir-se a um plano de ruas”*, pois *“todos os fatos e aspectos urbanos e municipais se entrelaçam”*. (BADARÓ, 1986, pág. 71)

O perímetro urbano campineiro no início da década de 1930 era formado, basicamente, de uma área contínua (Observar Figura 5). Para facilitar o entendimento serão utilizados nomes de ruas e bairros da atualidade, que podem ou não coincidir com os da época. Seu núcleo principal terminava a oeste, na Estação Cultura, por onde passava a estrada de ferro da Cia. Paulista (fundação: 1868), seguindo em direção ao bairro do Botafogo e Bonfim; a norte, na Avenida Barão de Itapura, paralela a antiga estrada de ferro da Cia. Mogiana, fundada em 1872, seguindo

até a Avenida Norte-Sul; a leste, na avenida Júlio de Mesquita, no bairro do Cambuí, que liga, grosso modo, o bairro Nossa Senhora Auxiliadora à região do Bosque e Proença; e ao sul, na Avenida Ângelo Simões, no bairro Ponte Preta, transpondo a linha férrea da Paulista, circundando a área central até a Vila Industrial. Cabe ressaltar, no entanto, que a cidade já começava a se espriar em todos sentidos, como é o caso da Vila Industrial (oeste), da Vila Nova e Taquaral (norte), de parte do bairro Cambuí até a Avenida Norte-Sul (leste), e da região do atual cemitério da Saudade (sul). Já existia também o bairro das Cabras (leste), bastante deslocado da área urbanizada.

Figura 5 – Planta da cidade de Campinas em 1929



Fonte: Arquivo Histórico Municipal de Campinas, in “Trilhos e linhas: História do Transporte Urbano de Campinas”.

O plano de construção de vias perimetrais externas, que será contemplado mais adiante, teria a função de formar um grande anel viário por toda esta área do centro expandido, de modo a facilitar os deslocamentos bairro-bairro e evitar o trânsito pelas ruas centrais.

A cidade assistia a um intenso crescimento populacional, criação de novos bairros e ampliação dos estabelecimentos comerciais. O núcleo inicial da cidade já passava por certa

saturação, o que gerava reclamações costumeiras sobre a falta de espaço para a circulação de pessoas, bondes e carros pelas principais ruas. Existia um clamor dos meios de comunicação local pelo alargamento dessas ruas e a abertura de tantas outras para facilitar a circulação. Somado a isto, Campinas passava a se transformar em um importante centro no estado e precisava ganhar ares de modernidade²⁹, na época ligada a grandes vias de circulação e verticalização da área central. As mudanças em curso foram relatadas por Badaró:

“As estreitas ruas centrais com suas edificações do século passado representavam então a antítese do progresso. Tornava-se imperativa uma reforma radical que criasse amplas avenidas, possibilitasse a construção de prédios modernos à semelhança da capital e que obedecesse também os preceitos do urbanismo moderno quanto a áreas de expansão urbana” (BADARÓ, 1986, pág. 38).

Durante esse período, foi criado o Código de Construções (1934), com vias a legalizar tal processo. Nesse documento, foi idealizada a primeira lei de zoneamento da cidade, criando quatro grandes zonas:

- 1ª Zona: centro comercial;
- 2ª Zona: área já edificada;
- 3ª Zona: novos loteamentos;
- 4ª Zona: área de expansão.

O código estabeleceu, ainda, a exigência de construção de no mínimo de dois pavimentos no centro comercial, o que segundo Carpintero (1996, pág. 41), se constituiu nos *“primeiros elementos para uma segregação que indica a constituição de um centro urbano”*.

O período que antecedeu a execução do Plano de Melhoramentos é marcado pela inserção de importante e influente agente no jogo político municipal, que se interessava em participar das discussões sobre o futuro da cidade: as empresas privadas (estrangeiras) de loteamento. O bairro do Guanabara, localizado ao norte do núcleo central, é o principal exemplo disto³⁰. O

²⁹ Este tema é discutido por David Harvey discute em “Condição Pós-Moderna”, sobretudo no Capítulo 2 do livro.

³⁰ O Bairro Guanabara foi construído pela São Paulo Land & Co. (CARPINTERO, 1996)

parcelamento do solo escaparia, neste caso, das mãos do poder público e passaria para a iniciativa privada, que se responsabilizava pela abertura das ruas e da marcação dos lotes, e mantinha nas mãos da prefeitura a função de oferecer os serviços básicos de infra-estrutura (água, calçamento, esgoto, eletricidade, transporte público). A atuação de empresas privadas de loteamento já ocorria em outras cidades do Brasil antes de Campinas. Um bom exemplo disso foi o loteamento dos bairros City Lapa, Alto de Pinheiros e Jardins, ambos em São Paulo³¹.

Os principais e mais influentes agentes políticos e econômicos da cidade, ou seja, comerciantes, empresários e agricultores, mobilizavam-se em diversas comissões, muitas das quais coordenadas pelo Engenheiro Carlos Stevenson, para estabelecer seus principais anseios quanto ao plano a ser desenvolvido, como expressou o autor Semeghini:

“O Plano de Campinas resultou de encomendas das Comissões Municipais de Planejamento, a primeira das quais montada em 1933. Essas comissões representavam os grandes capitais locais (interessados na definição de diretrizes para o crescimento urbano) devendo trabalhar em conjunto com o poder público local. Prestes Maia foi contratado em 1934, e o plano (inicialmente com previsão de conclusão para 1935) ficou pronto em 1937/38.”
(SEMEGHINI, 1988, pág. 58)

Abaixo é possível observar, em linhas gerais, o novo sistema viário proposto pelo Plano:

³¹ Bairros construídos entre as décadas de 1910 e 1920 pela City of São Paulo Improvements and Freehold Land Company Limited. Sobre o caso de São Paulo ler “A cidade e a lei”, de Raquel Rolnik (pág. 133)

Tabela 5 – Sistema viário proposto para Campinas em 1938

| | |
|----------------------------------|---|
| <p>Radiais Externas</p> | <p>Compostas por vias que dariam acesso ao núcleo urbano. As principais são:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Acesso para a Rodovia para Mogi Mirim (passando pela atual região do Parque Taquaral); - Rodovia Anhumas-Pedreira; Rodovia para a Fazenda Paranapanema; - Rodovia para Valinhos, São Paulo, Itu e Indaiatuba, Vira Copos, Roseira, Asilo, Limeira, Amarais (Campo de Aviação) e Cosmópolis; <p>Para as radiais externas, fica estabelecido o recuo obrigatório de 6 metros para as construções.</p> |
| <p>Perimetral Externa</p> | <p>Composta por vias que circulariam, externamente, o núcleo urbano, o que daria maior mobilidade para a população. Esta se configura em importante anel viário até os dias atuais. As principais são:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Avenida e Canal do Proença (avenida Norte-Sul), entre o Saneamento (atual avenida Orozimbo Maia) e a praça circular, no cruzamento das ruas Abolição e Dr. Ângelo Simões; - Continuação pela estrada do Piçarrão (atual Marginal Piçarrão) até a praça da Vila Teixeira (próximo do Cortume);- Prossegue em direção à rua Joaquim Vilac e pela rua Alberto Sarmento, até a praça circular (atual Balão do Castelo), continuando pela avenida do Espigão do Jardim Chapadão até encontrar a rua Maria Lins, na Vila Nova; - Continuação pela rua Maria Lins, passando pela estrada Sorocabana, desenvolvendo-se ao longo da margem direita da futura represa do Taquaral (atual Parque Taquaral), corta a estrada de Mogi Mirim e fecha a circunferência na avenida Proença (na altura do encontro das atuais avenida Norte-Sul e Orozimbo Maia). |
| <p>Radiais Internas</p> | <p>Construção de uma praça de remate da avenida João Jorge, com frente para o Quartel de Polícia;</p> <p>Construção de uma avenida de entrada da cidade, partindo da praça João Jorge e terminando na Estrada de São Paulo (Via Anhanguera);</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alargamento da rua Álvaro Ribeiro; - Alargamento da rua Abolição, entre as ruas Álvaro Ribeiro e Linha Férrea, visando a concordância de alinhamento com a avenida Francisco Glicério; - Prolongamento da Rua Major Sólon entre a travessa Irmãos Bierrembach e a avenida Anchieta; - Prolongamento da Avenida Barão de Itapura até a estrada para Mogi Mirim (este trecho corresponde à atual avenida Nossa Senhora de Fátima); - Prolongamento da avenida Cel. Silva Teles; - Construção de uma avenida na marginal direita do Canal do Saneamento (atual avenida Orozimbo Maia). |
| <p>Perimetral Média</p> | <p>Construção de uma avenida ao longo da linha férrea entre as praças 9 de Julho e o Bairro Proença;</p> <ul style="list-style-type: none"> - Alargamento da rua Proença até a rua Padre Vieira; - Alargamento da rua Padre Vieira entre Uruguaiana e Proença;- Prolongamento da rua Antonio Cezarino até a rua Uruguaiana, com caráter paisagístico e através do Bosque dos Jequitibás; - Prolongamento da avenida Júlio Mesquita até a rua Moraes Salles; - Construção de uma praça de remate da avenida Júlio Mesquita e da concordância das ruas Cônego Cipião e Itu; - Prolongamento da avenida Brasil, até a rua Major Sólon. |

Fonte: Badaró, 1986.

Bairros industriais foram propostos, a partir do ato 118, ao longo da Estrada de Ferro Paulista; além de armazéns e do cemitério nos bairros Vila Nova e Taquaral.

O plano de Prestes Maia, apesar de representar um passo importante no sentido de transformar a cidade para a chegada dos automóveis, não cita, diretamente, essa intenção, assim como nenhum documento que analisa o plano, citado nesta pesquisa. A pesquisadora Beatriz Fernandes analisa que:

“O transporte público de passageiros não foi integrado às diretrizes e estratégias esboçadas no Plano de Melhoramentos Urbanos, de forma que a configuração dos principais eixos de penetração e a abertura de vias de trânsito rápido privilegiaram um novo ator que emerge no cenário urbano, o automóvel”. (FERNANDES, 1996, pág. 66)

De fato, a ideia central de seu idealizador era reorganizar o perímetro urbano segundo os principais modelos urbanísticos da época. Vários urbanistas, entre eles o próprio Prestes Maia, aderiram a um movimento que se disseminava na Europa e nos Estados Unidos, cujos objetivos era reter o controle sobre o processo de produção das cidades (ROLNIK, 1997). Tal reorganização, entretanto, serviu também como suporte necessário para a tomada da cidade pelos automóveis. Mais do que isto, os modelos de zoneamento da cidade serviu, acima de tudo, como suporte jurídico da segregação espacial. O zoneamento tornou permanente a ocupação de certos bairros por certo padrão de moradia e de grupo social (ROLNIK, 1997).

Deve-se levar em conta que o Plano foi implantado apenas parcialmente e sempre por etapas fragmentadas e desconexas umas às outras. Por não haver recursos financeiros suficientes para sua implantação plena, apenas o núcleo central recebeu investimentos, ao menos nesta primeira fase que perdurou até a década de 1950.

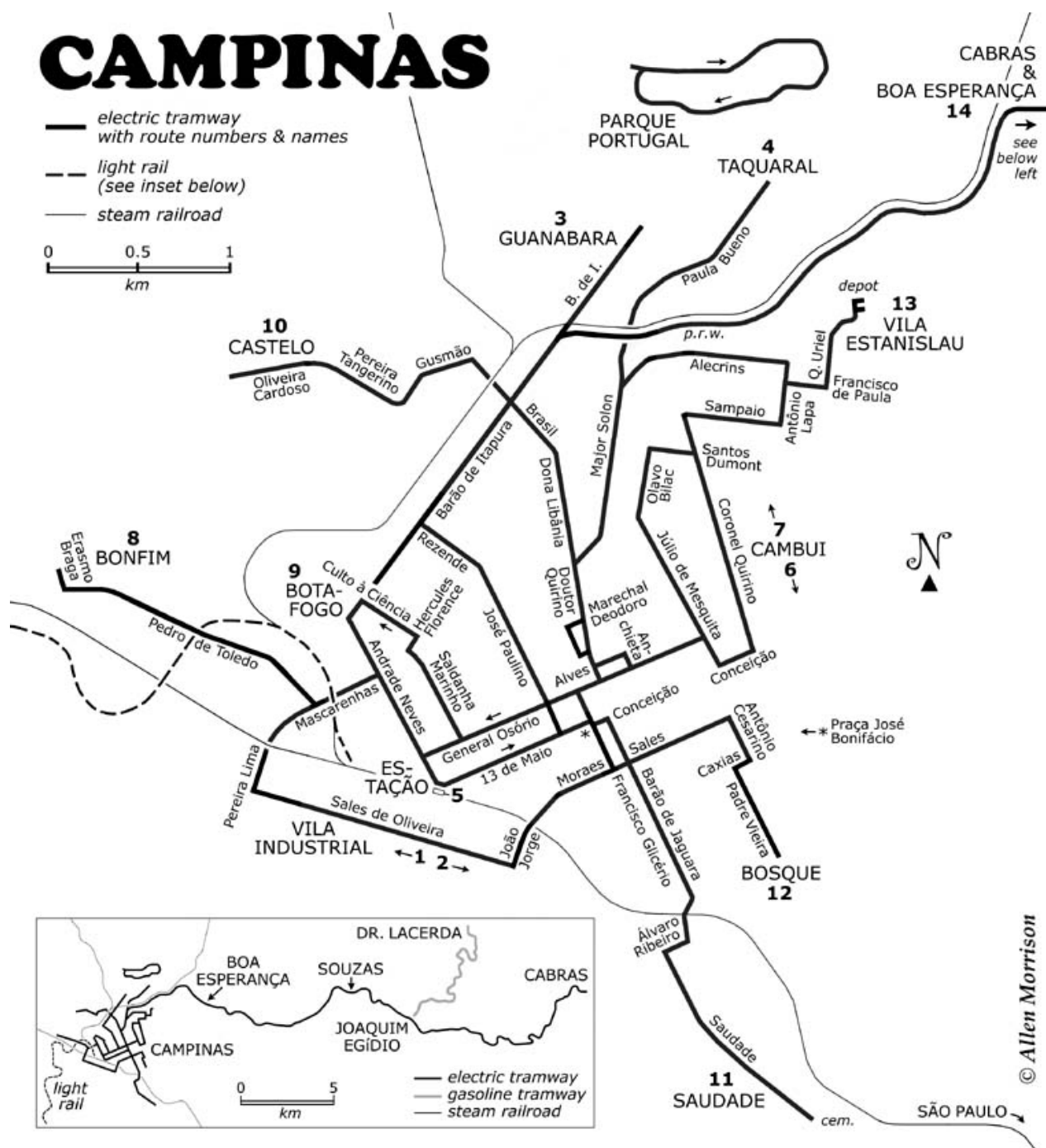
No início da década de 1930, Campinas possuía um sistema de bondes elétricos formado por oito linhas, que atendiam aos principais bairros da cidade. Sua eficiência é abordada de maneira distinta por inúmeros estudiosos. Em alguns casos, os bondes eram vistos, por parte da população e do poder público, como um transporte eficiente e, em outros casos citados, como demorado e desconfortável.

Sua imagem passou a ser denegrida pela mídia local de forma mais insistente a partir da década de 1940, quando os ônibus chegaram à cidade como transporte público moderno e de melhor qualidade

O crescimento populacional e consequente surgimento de novos bairros, mais distantes do centro, representavam um problema importante a ser resolvido no âmbito dos transportes. Sob a administração da Companhia Campineira de Transportes Coletivos (CCTC) a cidade chegou a ter 14 linhas de bonde, que faziam a ligação entre os bairros mais antigos e entre estes e os recém criados.

Na Figura 6, é possível observar que as linhas não realizavam, de maneira geral, percursos radiais. Os bondes percorriam quase toda a extensão da área urbana da cidade buscando ligar os seus pontos principais. Provavelmente, também, não havia a intenção de traçar linhas que fizessem os caminhos mais curtos entre os bairros e o centro. Neste período, a cidade crescia seguindo os eixos traçados pelas estradas de ferro. Nota-se, por isso, que os principais percursos dos bondes passavam pelas estações, principalmente a da Companhia Paulista e da Companhia Mogiana.

Figura 6 – Linhas de bondes elétricos de Campinas na década de 1930



Fonte: www.tramz.com/br/cp/cpm.jpg

Até os anos 1930, a cidade se expandiu segundo a lógica do transporte ferroviário. De certo modo, as linhas de bonde foram capazes de impulsionar alguns aglomerados de atividades industriais e comerciais, como, por exemplo, o bairro Bonfim. Com os crescentes investimentos

no sistema rodoviário, os traçados das linhas de bonde foram sendo deixados de lado e muitas atividades anteriormente atreladas ao movimento gerado por eles, foram perdendo importância no contexto municipal. Novos eixos de crescimento surgiram, mas agora seguindo os traçados das grandes avenidas e rodovias.

Beatriz Fernandes estabelece relação importante entre o Plano de Melhoramentos de Prestes Maia e a subutilização das linhas de bondes elétricos nos anos 40:

“... o Plano Maia não compreendeu o potencial de aproveitamento dos sistemas sobre trilhos enquanto indutores de um processo de ocupação do solo mais ordenado e equilibrado, descurando-se da importância do papel estruturador do sistema de transporte para a dinâmica de uso e ocupação do solo”. (FERNANDES, 1996, pág. 67)

Os bondes foram sendo substituídos aos poucos pelos ônibus. No começo, as linhas de bonde realizaram os transportes de pessoas pelo centro e bairros próximos, enquanto os ônibus percorriam percursos mais longos, ligando os novos bairros à área central. O autor Josef Barat (1991) aponta que, neste período, as empresas internacionais de bondes elétricos passaram por problemas financeiros decorrentes da Segunda Guerra Mundial e, por isso, não conseguiam sustentar a qualidade do serviço prestado. Em todo o país, o serviço de bondes passou por um período de grande declínio. Com isto, na década de 1950, a maior parte das linhas do transporte público de Campinas já era operada por ônibus.

O fim da guerra e a redemocratização deram um impulso ainda maior para o setor industrial, o qual promoveu, também, grandes transformações das cidades brasileiras. Foi um período de grandes investimentos em Campinas, como aponta o autor Antonio Carpintero Carpintero *“Grandes indústrias instalaram-se no município, novas lojas e escritórios começaram a ocupar o centro, edifícios públicos foram construídos e o sistema de transportes colocou em funcionamento as primeiras linhas de ônibus.”* Carpintero (1996, pág.44):

Na década de 1950, as linhas de ônibus da cidade passaram a ser operadas por diversas empresas privadas. A Viação Caprioli, a Empresa de Transporte Coletivo Lyra e a Raphael Bonavita & Filhos foram as primeiras a serem constituídas para a prestação de serviço de transporte (FERNANDES, 1996). Desse modo, inicia-se um período, que se estende até os dias atuais, de parcelamento dos serviços de transporte público entre empresas privadas e de

consolidação de um ordenamento de ocupação de solo urbano que valorizava as áreas centrais e desvalorizava bairros mais distantes, menos atendidos por equipamentos urbanos em geral. Mais do que isso, os gestores públicos e privados do setor de transportes estabeleceram procedimentos como as concessões de áreas operacionais exclusivas por empresas que criaram condições extremamente seguras e favoráveis para o investimento privado (CASTRO, 2000).

A segunda fase do Plano de Melhoramentos de Maia, que deveria ter sido efetivado a partir de 1956, foi antecipada pelo poder público local com a promulgação da lei nº 640, de 1951. Essa alterava a proposta inicial, reformulando as normas de uso e ocupação de solo desejadas por Maia, e dando agilidade para desapropriações na região central que seriam realizadas para garantir o cumprimento de obras viárias que também não apareciam no Plano inicial (FERNANDES, 1996).

Tais alterações ocorriam em um período de grandes mudanças político-econômicas do país. O ano de 1956 coincide com o lançamento do Plano de Metas de Juscelino Kubitschek, um ambicioso programa de desenvolvimento nacional objetivando uma efetiva expansão do setor industrial, conforme indica Badaró:

“A fase de expansão representou uma significativa ampliação da capacidade produtiva, acompanhada de um notável avanço tecnológico, alicerçado em investimentos complementares do Estado, das empresas estrangeiras e da empresa nacional que se fortaleciam mutuamente.” (BADARÓ, 1986, pág. 212)

Campinas estava sensível a esses acontecimentos. As transformações urbanas ocorridas durante este período foram muitas, entre as quais a intensificação do processo de verticalização do centro, a derrubada de centenas de prédios históricos para o alargamento de ruas (por exemplo, a Igreja do Rosário), e o incremento ainda maior da indústria local. A conexão entre fatores locais e nacionais são explicitados por Badaró: *“O crescimento industrial de Campinas foi uma decorrência direta da política de desenvolvimento nacional no mesmo período, refletindo o movimento de expansão entre 1956 e 1961 e a crise que se instala, em seguida, entre 1962 e 1967”*. (BADARÓ, 1986, pág. 214)

Cabe lembrar que as ações propostas e efetivadas pelo Plano de Melhoramentos tiveram como indutor o poder público municipal, que arcou com as despesas de desapropriações, de abertura e asfaltamento de vias, etc.

3.4 Anos 60 e 70

Em razão da necessidade de se programarem financiamentos e a construção de conjuntos habitacionais do Banco Nacional de Habitação – BNH, o Serviço Federal de Habitação e Urbanismo – SERFHAU custeou o Plano Preliminar de Desenvolvimento Integrado – PPDI, que seria base, também, de um futuro plano diretor para a cidade BICALHO e RODRIGUES, 2004 pág. 103. Foi realizado um estudo minucioso sobre as principais características urbanas de Campinas, ligadas às suas atividades (comércio, indústria, etc.), uso e ocupação do solo, habitação, áreas verdes e de lazer, educação, saúde, infraestrutura viária e transporte. Seu objetivo era reunir todos esses elementos que constituíam a malha urbana para a elaboração de propostas abrangentes de políticas públicas para o futuro.

Naquela época, entre as principais características da cidade, apontadas no plano, estava a nova dinâmica de crescimento urbano, que já tendia às regiões sudoeste e oeste, a partir da construção de infraestruturas atrativas à ocupação e à especulação. A implantação da Via Anhanguera pelo governo estadual no espaço urbano de Campinas gerou um dos principais indutores de crescimento para aquele eixo. Segundo o PPDI:

“A abertura da via Anhanguera acarretou brusca alteração no sentido de ocupação espontânea do solo. Apesar da proibição de acesso direto à estrada, sua proximidade valorizou terrenos e atraiu a implantação de indústrias; conseqüentemente, estenderam-se rêsdes de infraestrutura e algumas vias; estas, ao atravessar a rodovia, determinaram eixos e funis de travessia, rapidamente ocupados.”(PPDI, 1969-70, pág. 08)

Com a construção do Aeroporto de Viracopos³², também pelo governo de São Paulo, e a instalação de redes de água, esgoto e energia elétrica pelo governo municipal, esperava-se que os

³² Aeroporto fundado na década de 1930 e homologado oficialmente em 18/10/1960. (www.infraero.gov.br). Acessado dia 12/11/2010.

terrenos da região passassem por uma grande valorização. Entretanto, a valorização foi passageira, e as características da região em abrigar populações mais pobres permaneceram, principalmente com os investimentos em habitação popular realizado pela COHAB na época, conforme indicado no Plano:

“Um caso particular é o dos extensos loteamentos em direção a Viracopos, motivados pela expectativa, posteriormente frustrada, de valorização daquelas áreas pela construção do Aeroporto. Hoje, vendidos na maioria para pessoas de São Paulo, Rio de Janeiro e Minas Gerais, para fins especulativos, constituem uma verdadeira barreira à expansão urbana.” (PPDI, 1969-70, pág. 08)

Do outro lado da cidade, o crescimento urbano era menos acelerado e seu perfil de bairros para a população mais rica proporcionava mais investimentos em infraestrutura por parte do governo municipal. No próprio estudo transparece a força política dos moradores de bairros da região leste, como a Nova Campinas, para obter benefícios públicos. *“Nova Campinas [...] possui investimentos desproporcionalmente altos, explicado pelo fato de ali residir a população de mais alto nível de renda e que controla parte das decisões municipais”*. (PPDI, 1969-70, pág. 09)

O sentido radial dos deslocamentos populacionais observados décadas antes, ganha em importância no contexto municipal, consequência principalmente da inexistência de planos indutores de atividades terciárias em áreas fora da região central. O plano também estava atento a esta tendência:

“A inexistência de ligação entre bairros (a não ser na zona Nordeste) é responsável, em parte, pela consolidação do papel do centro e faz com que um grande número de deslocamentos com origem ou destino fora do centro da cidade sejam obrigados a passar por este último”. (PPDI, 1969-70, pág. 09)

Na Figura 7, são indicados os principais eixos de deslocamentos dos veículos existentes na Campinas da década de 1960. Nele, o perfil radiocêntrico é facilmente identificado, ou seja, praticamente não ocorrem deslocamentos em média e grande escala entre os bairros, mas apenas entre os bairros e a região central.

Figura 7 – Volume diário de veículos nas principais vias de Campinas na década de 1960



Fonte: PPDI – 1970 – Prefeitura Municipal de Campinas

Devemos lembrar que, durante a formulação do PPDI, o bonde elétrico já não fazia parte do sistema de transporte público de Campinas, agora formado exclusivamente pelos ônibus, que foram tomando conta das ruas sem qualquer planejamento. *“Passados 56 anos de funcionamento irregular e de baixa qualidade, o sistema de transportes coletivos de Campinas por bondes*

elétricos foi totalmente substituído a 24 de maio de 1968 pelos ônibus.” (CASTRO, 2000, pág. 10)

O Plano faz também um diagnóstico das condições de operacionalização dos transportes públicos de Campinas. “Desde 1960, o sistema de transporte coletivo urbano é integrado pela Companhia Campineira de Transportes Coletivos (CCTC) concessionária exclusiva do serviço de transportes por ônibus.” (PPDI, 1969-70, pág. 11). No final da década de 1960 a cidade era servida por 130 ônibus, que circulavam por 30 linhas, cujo ponto de partida era sempre a região central, e transportavam cerca de 132 mil passageiros/dia. Segundo o documento, a criação e/ou alteração de linhas de ônibus era muito rara, já que a CCTC obtinha o monopólio para a operacionalização da rede de transporte público da cidade, com regalias de contrato que a favorecia. O próprio estudo expõe esse problema, quando foram propostas a criação e a extensão de algumas linhas no sentido oeste: “Todas essas reivindicações são dificilmente atendidas pela CCTC que goza, por contrato, de vantagens realmente exorbitantes, pouco compatíveis com a noção de serviços públicos”. (PPDI, 1969, pág. 12)

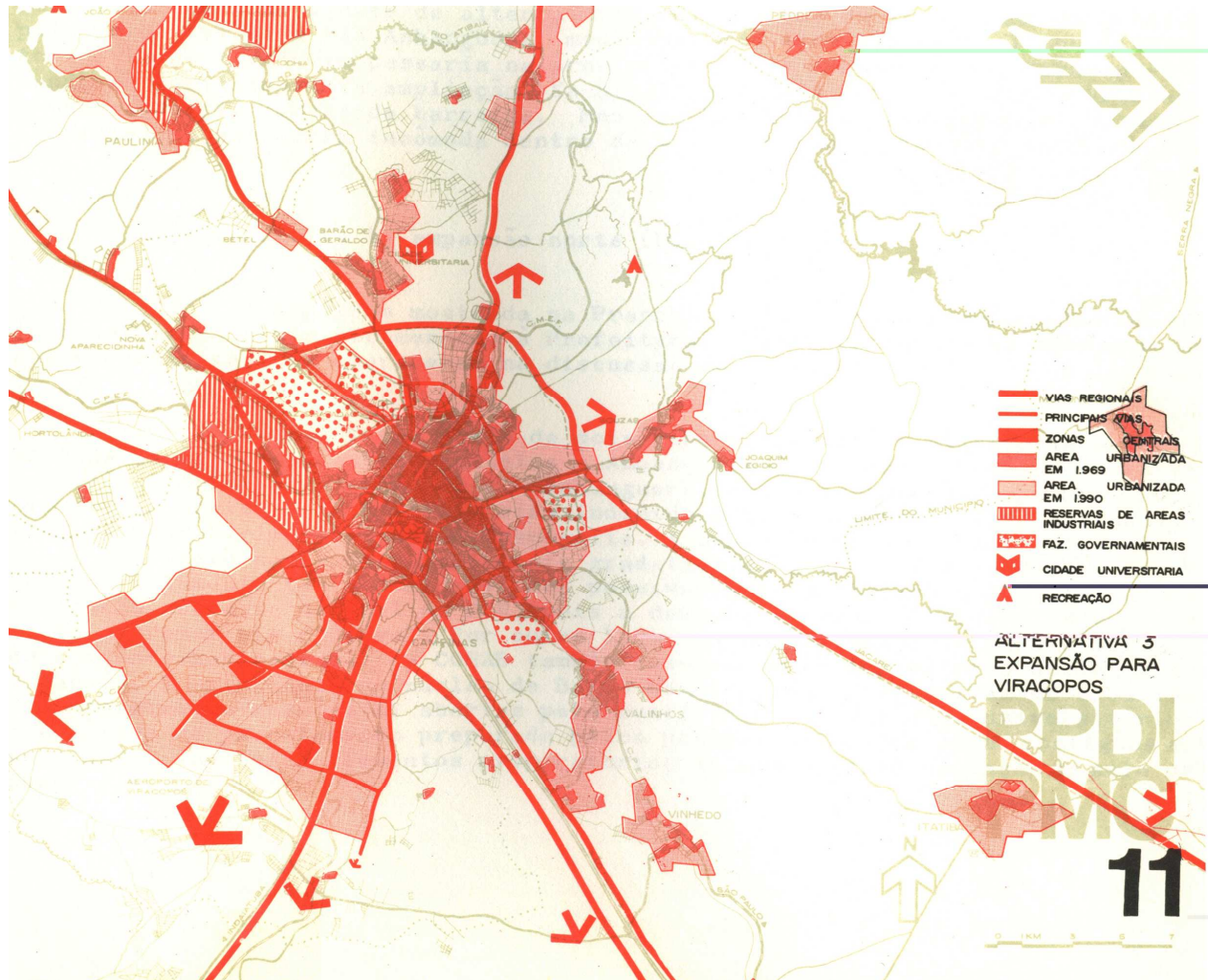
Uma das preocupações do Plano era dirigir as tendências de expansão urbana, as denominadas hipóteses de expansão geográfica, principalmente sobre os eixos para onde a cidade deveria crescer nas décadas seguintes. Várias possibilidades foram identificadas e, a partir destas, foram levantadas vantagens e desvantagens para cada tendência. Trataremos, apenas, da tendência que se concretizou nas décadas seguintes. A Figura 8 nos apresenta os principais eixos para onde a cidade se expandiu efetivamente, ou seja, com maior ímpeto para as regiões sudoeste e oeste, e com menor intensidade nos sentidos leste e norte.

A expansão urbana para as regiões norte e leste, de fato, ainda não ocorria no período da elaboração do Plano, mas essa tendência já era possível de ser traçada. Esperava-se (e confirmou-se nas décadas seguintes) que as regiões tinham vocação para receber populações de médio e alto padrão, devido a dois fatores principais: primeiro, o valor mais alto dessas terras, muito acima dos valores nas demais regiões da cidade onde era possível a expansão horizontal. Segundo, diversos investimentos públicos e privados já estavam ocorrendo ou havia planos para sua ocorrência nestas regiões, sobretudo a norte. Como exemplo, podemos citar CEASA³³ (1975), a

³³ Centrais de Abastecimento de Campinas S.A.

Unicamp³⁴ (1966), Campus I da PUCCAMP³⁵ (1976), REPLAN³⁶, em Paulínia (1972), Parque Taquaral (1972), a Rodovia Dom Pedro I (1971), entre outros.

Figura 8 – Hipótese confirmada dos eixos de crescimento urbano de Campinas



Fonte: PPDI – 1969-70 – Prefeitura Municipal de Campinas

³⁴ Universidade Estadual de Campinas.
³⁵ Pontifícia Universidade Católica de Campinas.
³⁶ Refinaria do Planalto Paulista.

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

“A ocupação de loteamento desocupado entre Campos Elíseos e Viracopos. Nesta área caberia com folga a população prevista e o baixo valor do solo permitiria remanejamento e desapropriações em condições mais econômicas do que em qualquer outra parte do Município contígua à atual trama. A adoção desta alternativa implicaria no deslocamento gradativo do centro de gravidade populacional mediante a implantação de um centro secundário a oeste de Campos Elíseos. Esta implantação reforçaria fisicamente a definição de uma ‘Campinas Velha’ e de uma ‘Campinas Nova’, sedes de classes de renda bastante diferenciadas. A consagração física desta diferença tornaria menos flexível as alterações decorrentes historicamente da mobilidade social ensejada pelo desenvolvimento”. (PPDI, 1969-70, pág. 31)

O deslocamento do centro espacial para oeste ocorreu, mas a expansão das atividades terciárias manteve-se no núcleo histórico da cidade, o que obriga, até hoje, que a população se desloque até o centro para realizar suas principais atividades cotidianas. A separação física de uma Campinas mais rica, de um lado, e mais pobre, do outro, se intensifica a cada dia, sem previsão de cessar.

Tendo em conta o adensamento e a concentração das atividades terciárias na região central, o PPDI propunha a descentralização da cidade e a criação de pólos secundários, como os que se formariam na década de 1970, em torno de avenidas, como a Amoreiras e a Orozimbo Maia.

O Plano de Transporte de Campinas, aprovado em 1971, único desdobramento palpável do PPDI³⁷, apontava projetos viários a serem executados pelos governos municipais por um período de 20 anos, seguindo uma linha traçada em âmbito nacional para privilegiar o transporte individual motorizado. Durante a década de 1960, grandes multinacionais automobilísticas se instalaram no país, principalmente no ABC paulista, e as grandes cidades deveriam se adaptar para proporcionar acessos amplos e fáceis para os carros. Foram executados, nessa década os projetos das avenidas Norte-Sul, Sudeste e Aquidabã, vias expressas que facilitavam o acesso dos

³⁷ BICALHO e RODRIGUES, pág. 103, 2004.

veículos ao centro da cidade. Beatriz Fernandez (1996) lembra que os projetos dessas avenidas não estavam contidos no Plano de Transporte.

Os projetos urbanísticos postos em prática na década de 1970 restringiram-se, basicamente, a intervenções viárias, dando sequência à política do Plano de Transporte de priorização do transporte individual. Tais intervenções, entretanto, eram constantemente abortadas pela problemática conjuntura nacional, como aponta Bicalho e Rodrigues: “*A crise econômica de meados da década de 1970 interrompeu a execução do Plano de Transportes, retomada parcialmente apenas no final da década seguinte.*” (BICALHO E RODRIGUES, 2004. pág. 104).

O perfil rodoviarista das políticas de transporte urbano perde espaço durante vários períodos desde o Plano de Melhoramentos de Prestes Maia. Em meados da década de 1970, por exemplo, o poder municipal desenvolve um estudo para a implementação do metrô na cidade. Devido à crise internacional do petróleo o setor de transporte passou a elaborar projetos para tentar substituir essa matriz energética ou, ao menos, diminuir a sua dependência.

O desenvolvimento baseado na realização de grandes obras públicas, em especial as viárias, na indústria automobilística, iniciadas no período de Juscelino Kubitschek e retomado nos governos militares, fragilizara-se. A repercussão da crise do petróleo sobre o transporte exigiu medidas de recuperação que envolveram esforços governamentais para a busca de novas fontes energéticas e a tentativa de retomada do sistema ferroviário, então já bastante debilitado, como solução para parte do problema de transporte de carga. Projetos como a ferrovia do Aço e do Pró-álcool expressam o novo contexto agravado pelo constante aumento da dívida externa e pela perda de poder aquisitivo dos assalariados, estes cada vez mais pressionados pelo arrocho salarial. (BICALHO e RODRIGUES, pág. 108)

No mesmo período a prefeitura municipal de Campinas, sob o comando de Orestes Quércia, cria a Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas – EMDEC, cujo objetivo inicial era organizar o trânsito da cidade, que passou a ser, anos mais tarde, o de organizar o transporte urbano.

Os grupos empresariais, que detiveram o controle da operação do sistema de transporte urbano de Campinas, já não possuíam condições financeiras para impedir a entrada de grupos mais fortes em âmbito nacional no mercado campineiro. Segundo Bicalho e Rodrigues:

“Em resposta a uma conjuntura nacional de queda de rentabilidade, o setor passava por um processo de reorganização comercial em que, aos poucos, as pequenas empresas de capital local deram espaço para grupos empresariais mais fortes que passavam a disputar mercado com a CCTC, em condições mais favoráveis e a ameaçar a sua hegemonia”. (BICALHO e RODRIGUES ,2004, pág. 118)

O final da década de 1970 e início da década de 1980 ficaram marcados pela substituição gradativa das empresas privadas no controle do sistema de transporte público de Campinas. Empresas da capital paulista e de outros estados brasileiros compraram algumas empresas da cidade. Nesse mesmo período a classe empresarial se organizou e criou sua primeira entidade de classe, a TRANSCAMP.

Em âmbito nacional, esse período ficou marcado pelo desenvolvimento de políticas articuladas de transportes urbanos, com medidas institucionais e financeiras que consolidaram o setor. Entre as principais medidas estão a criação do Fundo de Desenvolvimento dos Transportes Urbanos e de um aparato organizacional no poder público para dar assistência técnica e financeira à implantação da política nos estados e municípios. (EM Interministerial nº 7/2006 - MCIDADES/MF)

Em Campinas, durante a década de 1980, os eixos de crescimento e sua estrutura viária que dá prioridade ao automóvel - característica marcante de segregação espacial - já estavam bem definidos e praticamente consolidados. As regiões norte e leste, nesse momento, já abrigavam importantes empreendimentos públicos e privados que valorizavam ainda mais aquelas terras. Populações mais pobres eram encontradas apenas em poucos conjuntos habitacionais implantados na década de 1960, principalmente Vila Costa e Silva (norte) e Vila 31 de Março (leste), ou em algumas favelas incrustadas entre bairros nobres (ex. Vila Brandina).

A Rodovia Dom Pedro I cumpriu um papel de extrema importância para as regiões norte e leste de Campinas, com reflexos por toda a cidade. Primeiro, porque ela percorre todo o perímetro externo destas regiões, interligando os empreendimentos citados acima, e criando

possibilidades para a expansão dos conjuntos habitacionais de alto padrão, dada a intensa valorização fundiária de seu entorno. Segundo, com sua construção, foi dado mais um passo importante para reafirmar a cidade destinada aos automóveis. Hoje em dia, mesmo com certa saturação em horários de pico, a rodovia funciona como uma espécie de Marginal Tietê para Campinas, ou seja, é usada intensamente para o trânsito de automóveis entre os bairros mais nobres e os grandes empreendimentos localizados no seu entorno.

Ao mesmo tempo, o serviço de transporte público se deteriora anualmente por toda a cidade, representando um enorme ônus àqueles que se utilizam obrigatoriamente dele. Aos poucos, até as famílias cujas rendas são mais baixas passam a realizar um grande esforço em seus orçamentos para a compra do carro.

Nesse período, a Prefeitura Municipal implementou diversas políticas públicas na busca de uma melhor regulamentação do sistema de transporte público para Campinas. Com Magalhães Teixeira no comando da prefeitura municipal, vários projetos foram criados, mas nem todos executados.

A Secretaria Municipal de Transportes (SETRANSP) ficou responsável pela gestão e planificação do sistema e fiscalização dos serviços prestados pelas empresas permissionárias³⁸. Criaram-se sete áreas de atuação das empresas permissionárias, cada uma delas podendo prestar serviço em apenas uma das áreas, além da área central da cidade. Entre as permissionárias, estavam importantes empresas de ônibus na época e nos dias atuais, como Rápido Luxo Campinas, Viação Bonavita de Transporte Urbano (VBTU), Viação Capriolli, entre outras, o que demonstra o poder de decisão política desses grupos nos projetos para o transporte público campineiro.

Dois projetos elaborados nesta época não saem do papel: o primeiro para a construção de vários terminais de passageiros que serviriam como locais de interligação. O segundo, mais amplo e importante do ponto de vista estrutural, seria a implantação do sistema Trolebus em algumas avenidas da cidade. Sua proposição seria um avanço importante sobre o papel das políticas públicas em transporte, como a priorização do transporte público e a substituição da matriz energética usada pelo sistema de transporte. Sua relevância é apontada também por Beatriz Fernandes:

³⁸ Lei Municipal nº 5078 de 26/03/1981.

“Entre os principais aspectos norteadores deste plano, podem ser ressaltados a ênfase na racionalização do sistema de transporte público, a priorização do transporte coletivo sobre o individual, e a revisão da matriz energética do transporte público local, privilegiando a opção pela adoção de tecnologias alternativas, como o trolebus, e a substituição do diesel como combustível de tração, pelos sistemas eletrificados.” (FERNANDES, 1996, pág. 136).

No entanto, o Projeto Trolebus de Campinas nunca saiu do papel, mas chegou a consumir grandes quantias em dinheiro do poder público (observar Imagem 4), como aponta Flavio Castro:

“... um projeto perseguido desde o tempo em que o prefeito presidia o GETU, na área de operação de transportes coletivos urbanos, denominado Projeto Trolebus que, entre estudos de implantação, desapropriações e empréstimos consumiu, de 1983 a 1985, US\$207.038,00 com o FINEP³⁹, US\$ 30.000.000 com o BNDE⁴⁰ e US\$ 20.000.000 com o Mitsubishi Bank sem que jamais um único veículo deste tipo tenha trafegado em Campinas.” (CASTRO, 2000, pág. 19)

O fracasso do Projeto Trolebus representou o fim da tentativa de mudança da maneira de ver o transporte público de Campinas, escancarando a dificuldade dos poderes municipais se dissociarem da política nacional de transportes e a força que o setor rodoviário exercia e exerce na formulação de políticas públicas para este setor. Bicalho e Rodrigues apontam, sobre isto, que:

“O fracasso da implantação do trólebus e da utilização da rede ferroviária no transporte de Campinas sepultou as pretensões de transformação da matriz energética do sistema urbano de transporte, desde o início manifesta pela administração Magalhães Teixeira. Além disso, a impossibilidade de implantação do projeto refletia dois aspectos estruturais da política de transporte urbano nacional: a predominância das alternativas rodoviárias, que embora abalada temporariamente pela conjuntura internacional da crise do petróleo, mostrou manter a vitalidade; e a dificuldade de viabilizar investimentos de grande porte em infra-estrutura urbana para os serviços de transporte coletivo. Estes, portanto, continuariam a depender quase que

³⁹ Financiadora de Estudos e Projetos. Empresa pública vinculada ao Ministério de Ciência e Tecnologia.

⁴⁰ Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico. Em 1976, seu nome foi alterado para BNDES – Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social.

exclusivamente, cada vez mais, dos recursos provenientes das tarifas pagas pelos usuários diretos. (BICALHO e RODRIGUES, 2004, pág. 140)

Imagem 4 – Avenida das Amoreiras na década de 1980



Os postes que dariam suporte à rede elétrica para o funcionamento dos Trólebus chegaram a ser instalados na Avenida das Amoreiras. O trecho ficou popularmente conhecido como *paliteiro*.

Fonte: Foto de Luiz Antonio Granzoto, c. 1985. Prefeitura Municipal de Campinas.

Projetos mal elaborados pelo poder público municipal e o panorama nacional e global desfavoráveis deste período podem ser considerados os principais responsáveis pela queda sistemática do serviço de transporte público de Campinas. No plano nacional:

“O esgotamento do processo de industrialização por substituição de importações, os desequilíbrios externos, a crise fiscal e o conseqüente aumento do processo inflacionário fizeram com que tal política se desestruturasse ainda na segunda metade dos anos 1980, culminando no paulatino afastamento do poder executivo federal dos transportes urbanos e no progressivo

desmonte da capacidade técnica e institucional construída.”(EM Interministerial nº 7/2006 - MCIDADES/MF, pág.14)

O aparato institucional e jurídico montado a partir da década de 1970, importantes para a construção de planos nacionais para o setor de transporte urbano, passa a se desmantelar, levando-o a sua maior crise, ocorrida nos anos 80 e 90.

3.5 Anos 1990: novos projetos e problemas.

Os problemas estruturais da urbanização campineiros anunciados décadas antes foram reforçados no Plano Diretor Municipal de 1995 e aparecem como enclaves para o desenvolvimento da cidade. Com relação ao uso e ocupação do solo o Plano identifica que:

“A permanência, na região de Campinas, de loteamentos com muitos lotes vagos e a existência de glebas vazias em regiões urbanizadas sobre pressão para ocupação contrapõem-se à tendência de ocupação das franjas urbanas através de condomínios residenciais horizontais e verticais e parcelamentos em chácaras, cuja localização extrapola, em alguns casos, os limites da zona urbana e estende-se à rural, sem o controle da municipalidade e em desacordo com a legislação vigente.” (Plano Diretor, 1995, pág. 18)

A expansão da mancha urbana campineira intensificou-se ainda mais, mesmo com a diminuição dos índices de crescimento populacional a partir de 1990. Os eixos norte/nordeste e sudoeste/oeste, que apresentaram maior expansão territorial e adensamento populacional, mantiveram áreas vazias no seu interior, à espera de valorização futura. Os desequilíbrios sócio-econômicos igualmente se intensificaram, sobretudo na comparação desses dois eixos, como foi ressaltado em um documento, de 1990, do poder público local:

“O eixo de expansão Norte-Nordeste, é necessário destacar, diferencia-se do vetor Sudoeste de crescimento, dado que os loteamentos implantados são, predominantemente, de médio e alto padrão. Além disso, o avanço da urbanização, neste caso, deu-se sobre as terras produtivas do município, do ponto de vista agrícola. Sendo assim, o alto preço da terra [...]

configurou-se como um fator limitante de uma ocupação mais intensiva". (Subsídios para a discussão do Plano Diretor. Prefeitura de Campinas, 1990)

Outros problemas diretamente ligados à ocupação do solo que resultam em complicadores à circulação de pessoas pela cidade foram pontuados no plano diretor de 1995, de modo a serem equacionados pelos governos futuros. Entre os problemas, o Plano Diretor destaca:

“Seccionamento do tecido urbano, dificultando a articulação entre os bairros e sobrecarregando o sistema viário principal; sistema viário com características radiocêntricas, acentuando o carregamento da área central; sistema viário interno servindo ao tráfego pesado de passagem; falta de ligação entre os diferentes corredores viários e de interligação dos terminais de transporte coletivo; necessidade de articulação das macrodiretrizes viárias e de transporte de passageiros (rede diesel urbana e metropolitana) aos sistemas VLT e TIM, de modo a assegurar padrões adequados de serviços aos usuários e aumentar a eficiência dos sistemas; necessidade de equacionamento da rede de transporte de cargas, de maneira a coibir os efeitos danosos desse tráfego para o conjunto da região.” (Plano Diretor, 1995, pág. 20)

Décadas e mais décadas de políticas desconexas, pontuais, não planejadas e que buscavam atender a apenas parte da população campineira, notadamente a mais influente no processo político municipal, atreladas a caminhos tortuosos seguidos pela política e economia nacionais, resultam em graves problemas a serem equacionados. Gestões municipais não seriam capazes de resolvê-los, o que obrigava o poder público daquele período a pensar em soluções de longo prazo.

Os anos 1990 se iniciavam e as perspectivas de melhoria significativa nos transportes públicos e de mudança no olhar sobre as políticas a serem desenvolvidas no município eram boas. A posse do prefeito Jacó Bittar, pertencente ao principal partido de esquerda da época, Partido dos Trabalhadores, com novas visões sobre os problemas urbanos, trazia esperança à população de Campinas.

Propostas de municipalização de todo o sistema de transporte público, a tendência de investimentos maciços nesse sistema e a priorização do transporte ferroviário deram esperança de novos tempos. Entretanto, mais uma vez, poucas medidas foram efetivadas.

Uma das medidas não efetivadas foi a de municipalização do sistema de transporte municipal. Logo após a posse do novo prefeito, uma carta foi divulgada pela prefeitura desmentindo sua intenção de municipalizar o sistema e que a proposta era de apenas criar uma empresa pública para gerenciá-lo. O domínio das empresas privadas e suas regras de mercado sobre o sistema seriam mantidos, como ressalta Flávio Castro:

“... os empresários serão pagos, mesmo que com subsídios municipais retirados das verbas da saúde, educação, saneamento básico e outros. Não obstante, a preservação e a intocabilidade do capital privado dos empresários de transporte e a orientação para a política do setor ficam delineadas e se explicitam já nos primeiros meses de mandato, quando este novo governo cede ao imperativo do lucro e não à qualidade dos serviços prestados à população.”
(CASTRO, 2000, pág. 48)

Houve, no entanto, uma diminuição significativa do gasto real dos usuários com as tarifas de ônibus na cidade. Com a criação do Passe Popular, 88% dos usuários pagavam apenas metade da tarifa “cheia”. A tarifa do passe popular estava, na época, entre as mais baixas considerando as principais cidades brasileiras. Flávio Castro cita que:

“o passe popular – vendido em quarenta postos – custava no máximo 50% do valor da tarifa na catraca e esta receita antecipada, antes de ser repassada aos empresários, era aplicada no mercado financeiro onde, além de juros, rendiam a chamada reciprocidade bancária.”
(CASTRO, pág. 52)

Em 1994, com a Prefeitura já sob novo comando, o passe popular foi sendo progressivamente elevado, até a sua equiparação com a tarifa de catraca, dando mais uma vez ênfase ao capital e devolvendo aos passageiros o ônus de cobrir os custos das empresas.

O principal projeto de retorno a um sistema de transporte público cuja matriz energética é elétrica, como nos tempos dos bondes, foi formulado e executado também no início da década de 1990, com o nome de Veículo Leve sobre Trilhos – VLT. Desde o início da década de 1980 a prefeitura estudava a possibilidade de utilizar trechos desativados da linha férrea que cortava a cidade para a implantação de um metrô de superfície. Segundo Bicalho e Rodrigues:

“...a prefeitura e a FEPASA fecharam um acordo sobre a utilização dos ramais desativados; para aproveitá-los, seria feito um estudo de implantação de um sistema com Veículos Leves sobre Trilhos – VLT, que ocuparia 25 Km do trecho Norte-Sul dos trilhos. Ainda segundo o vice-prefeito, a médio prazo seria exequível ocupar o trecho norte, da antiga Funilense, em direção a Barão Geraldo; a longo prazo, o trecho da Mogiana, entre as regiões do Carrefour e São Fernando, e, ao sul, o trecho até a região dos DICS, ao longo da Rodovia Santos Dumont. A prefeitura pretendia ainda uma futura integração com o trem metropolitano, a ser construído pelo Estado no leito principal da FEPASA, interligando Sumaré, Campinas e Valinhos.” (BICALHO e RODRIGUES, 2004, pág. 165)

A primeira e única rota que chegou a funcionar foi a que atendia a região com maior demanda e maior deficiência por transportes públicos – sudoeste e oeste. Outros fatores também cooperaram para a sua escolha como a primeira a ser implantada, tais como perfil sócio-econômico daquela população menor que cinco salários mínimos, maior concentração populacional, implantação de um conjunto habitacional com 60 mil novas moradias (Vila União), criação de novo distrito industrial na região, localização do Aeroporto de Viracopos e de outros grandes conjuntos habitacionais (CASTRO, 2000).

A importância da utilização das linhas férreas desativadas para o transporte público da cidade é ressaltada por diversos autores, entre eles a pesquisadora Beatriz Fernandes:

“Entre as principais vantagens apontadas para a implantação de sistema de transportes nos leitos desativados das estradas de ferro, encontrava-se a possibilidade de aproveitamento da infra-estrutura existente (trilhos e rede aérea), a preservação de corredores livres para a implantação de faixas exclusivas de transporte coletivo, e a integração das áreas lindeiras aos ramais ferroviários às porções urbanizadas, principalmente na área central (os obstáculos postos ao longo de décadas para o aproveitamento das áreas lindeiras constituíram-se em fator de deseconomia ao processo de urbanização do município).” (FERNANDES, 1996, pág. 144)

O sistema, que funcionou entre 1990 e 1994, nunca chegou a operar de forma plena. Foi alvo de uma ação popular do então vice-prefeito da cidade, Antonio da Costa Santos (Toninho),

sob a acusação de superfaturamento da Prefeitura e do Governo do Estado, e de constantes descontentamentos por parte de seus usuários.

Uma análise atual é possível apontar pelo menos três responsáveis diretos pelo insucesso do projeto: denúncias de corrupção durante as obras de implantação; as demais linhas que compunham o projeto nunca terem saído do papel, o que não possibilitou a criação de um sistema complexo espacialmente; e a Prefeitura não alterar o sistema por ônibus, de modo que este pudesse servir como alimentador do VLT, que era muito mais rápido, seguro e confortável para os usuários. Pelos dois últimos motivos, o VLT de Campinas era conhecido como um sistema que ligava nada a lugar nenhum. Em 1994, o VLT de Campinas foi definitivamente desativado pelo então prefeito Magalhães Teixeira. Os trilhos e as estações encontram-se até hoje abandonados pelo poder público, como podemos observar na imagem 5:

Imagem 5 – O que restou da Estação Aurélia do VLT



Fonte: Ricardo Koracsony

Até hoje diversos, estudiosos no assunto concordam que a utilização da malha ferroviária desativada que corta a cidade seria a melhor opção de curto e médio prazo, por um preço relativamente menor do que outras intervenções possíveis. Ao considerar que o município é servido por inúmeras linhas férreas e que estas estão inutilizadas ou subutilizadas, qualquer solução que privilegie o transporte rodoviário soa como total descompromisso, de quem o formula, com o transporte público de qualidade e como uma política premeditada de favorecimento a grupos específicos.

A gestão petista ocorrida no início dos anos 90, como visto nas ações citadas acima, seguia linhas bastante distintas das traçadas pelos governos de até então. As propostas de privilegiar o acesso das pessoas aos espaços da cidade, principalmente daquelas menos favorecidas, aparentava ser uma revolução efetiva no modo de pensar e planejar o transporte urbano. Dar prioridade ao transporte ferroviário, buscar diminuir os encargos sociais que as

tarifas de transporte público representam e outras ações que ainda não foram citadas, tais como a municipalização dos serviços de transporte público e a valorização salarial dos trabalhadores prestadores destes serviços, são ações bastante ousadas e interessantes do ponto de vista de planejamento. Entretanto, fatores como sucessivas crises políticas de âmbito municipal, falta de apoio das classes empresariais, mais poderosas, e das mídias por elas representadas, entre outros, levaram o sistema municipal de transporte público à beira de um colapso.

As poucas medidas positivas dessa gestão, que ainda funcionavam com qualidade, tais como o Passe Passeio, Passe Vacina e Passe Eleitor, foram imediatamente extintas assim que o novo governo chegou ao poder, em 1994.

No decorrer da década de 1990, a tendência nacional de motorização da população, estimulada pelo poder central de proporcionar incentivos constantes à produção de automóveis, se efetivou também em Campinas, seguida de significativo decréscimo anual do número de passageiros do transporte público. As crescentes facilidades para a compra de automóveis estimularam uma parcela da população, sobretudo a pertencente à classe média, cansada da precariedade dos serviços públicos de transporte, a trocar este pelo transporte privado.

Ao fazerem uma análise ampla das condições políticas e econômicas, e suas consequências tanto em âmbito municipal quanto nacional, Bicalho e Rodrigues apontam para mudanças importantes no cenário nacional que impactaram na estrutura dos transportes urbanos do país, tornando-o suscetível a inúmeras crises financeiras e institucionais que levaram o sistema à perda de arrecadação, de passageiros transportados, de qualidade do serviço prestado, e ao surgimento de uma nova modalidade de transporte público até então pouco influente.

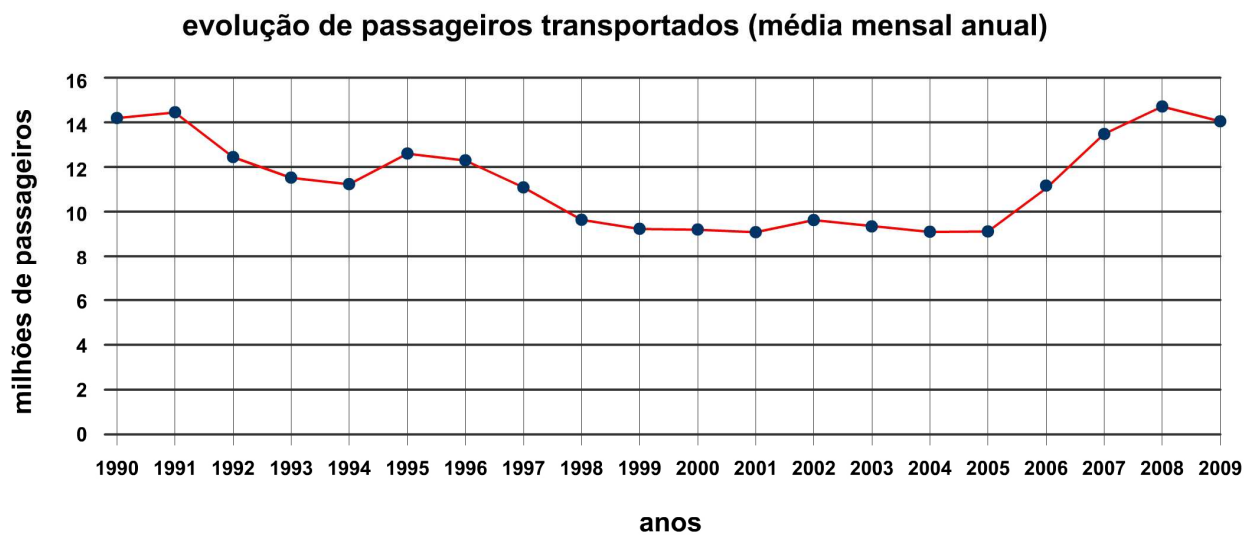
Embora o Plano Real, instituído em Julho de 1994, provocasse uma estabilidade monetária, pondo fim a um prolongado período de especulação financeira, também trouxe consequências negativas para os serviços de transporte coletivo, cujas empresas não mais podiam contar com a expressiva receita financeira advinda da antecipação de arrecadação com a venda dos passes e vales-transporte, aplicada no mercado de capitais. [...] Ao dar continuidade no processo de liberalização e abertura do mercado brasileiro aos capitais externos, iniciada pelo presidente Fernando Collor, a política econômica do PSDB, também, provocou o decréscimo da oferta de empregos e incentivou a expansão das atividades econômicas informais no país. Entre estas, a de transporte, que tornaria ainda mais difícil a

ação do poder público e ampliaria a evasão de usuários das linhas regulares, com evidente para a remuneração das empresas e para o equilíbrio do sistema. (BICALHO e RODRIGUES, 2004, pág. 171)

Segundo os mesmos autores, sacramentava-se o fim de um período de renascimento do transporte ferroviário e da presença maciça da estrutura estatal na organização das políticas públicas de transporte urbano.

Os dados demonstrados no Gráfico 5 merecem uma análise mais aprofundada. Durante o período representado, diversos acontecimentos ocorreram relacionados ao transporte público de Campinas. Inicialmente, pode-se observar que, no início da década de 1990, o número de usuários do transporte público representa o mesmo volume de usuários do sistema na atualidade, uma média de 14 milhões de passageiros mensalmente. Nesse período, foram contabilizados os passageiros que usavam o direito à gratuidade da tarifa durante dois domingos por mês (Passe Passeio), o que elevou significativamente a utilização do serviço.

Gráfico 5



Fonte: Empresa Municipal de Desenvolvimento de Campinas (EMDEC). 12/2009.

Cessada a gratuidade, o transporte público de Campinas passou por diversas crises institucionais que impactaram em decréscimo de qualidade dos serviços prestados, marcados por constantes greves, aumentos tarifários, “envelhecimento” da frota de ônibus. Adicionalmente, sobretudo a partir da década de 1995, o serviço passou a contar com a concorrência dos alternativos, também conhecidos por *perueiros* (observar Imagem 6), que, percebendo a ineficiência dos serviços prestados pelas empresas pertencentes ao sistema formalizado, passaram a atuar em linhas espalhadas por toda a cidade.

Imagem 6 – Perueiros na Avenida Anchieta, no centro da cidade.



Fonte: Foto de Antonio Carlos Oliveira. Prefeitura Municipal de Campinas, 1998.

Condições internas ao sistema de transporte público de Campinas, tais como a perda da qualidade, o aumento das tarifas, as constantes paralisações, entre outras, aliadas às condições externas, tais como a perda de renda das classes populares, o aumento do desemprego, as constantes crises econômicas ocorridas no país, entre outras, favoreceram a verdadeira invasão de perueiros nas ruas de Campinas. A população, cansada de maus tratos e custos elevados das tarifas do transporte formal, aderiu em peso ao novo meio de transporte da cidade. A situação de instabilidade do transporte público da cidade fica transparecida nas citações a seguir, que relatam o jogo de forças travado entre o poder público municipal e o grupo de perueiros:

“...a SETRANSP tentou coibir a operação de algumas linhas de lotações que surgiram na região dos DICS. Os perueiros, ao invés de recuarem, se uniram e passaram a pressionar a prefeitura pela regulamentação da atividade. O secretário de Transportes, subestimando o problema, afirmou tratar-se de um número reduzido de pessoas e posicionou-se contra a legalização. Porém, a movimentação crescia a cada dia, alimentada pelos altos índices de desemprego, pela insatisfação dos usuários com o serviço formal prestado pelas empresas, e pela simpatia destes pelo novo serviço. [...] No fim, pressionado pela mobilização de rua dos

perueiros e pela aprovação da população à nova modalidade de serviço, identificada em pesquisas contratadas pela prefeitura, Chico Amaral assumiu uma posição e determinou ao Secretário de Transportes a legalização do transporte alternativo. A decisão, tomada sob a pressão do momento e sem planejamento, aprofundou a crise do transporte na cidade. A lei do Sistema de Transporte Alternativo em Campinas – STAM seria aprovada em Abril de 1998, criando uma nova modalidade de serviço.”(BICALHO e RODRIGUES, 2004, pág. 181)

O gráfico 5 mostra a queda significativa do número de passageiros transportados ocorrida a partir de 1995, e sua manutenção em um patamar baixo durante os últimos anos da década de 1990 e os primeiros da década seguinte. Mesmo com a implantação de projetos que visavam inibir a participação do transporte alternativo, a baixa qualidade do serviço prestado pelo transporte formal manteve baixos os índices de passageiros transportados anualmente na cidade. Um dos projetos implementados durante esse período foi o da bilhetagem eletrônica. Esperava-se, segundo Bicalho e Rodrigues, que, *“com a substituição dos passes impressos pelos bilhetes, acabaria o mercado paralelo e os passageiros voltariam para os ônibus, uma vez que os cartões não poderiam ser utilizados nas peruas.”* (2004, pág. 182)

A análise sobre a evolução do volume de passageiros também deve levar em consideração a crescente motorização da população da cidade. Ou seja, muitas pessoas que antes eram usuárias do sistema público de transporte compraram seus carros e deixaram ou diminuíram a quantidade de deslocamentos realizados por ônibus. A tabela 6 mostra que, entre 1996 e 2007, o número de veículos particulares praticamente dobrou em Campinas. Em parte, essa população optou pelo carro por ser mais eficiente em termos de facilidade e rapidez ao circular pela cidade. Em outra parte, os constantes problemas enfrentados pelo transporte público da cidade levaram a uma grande perda de qualidade que espantou ainda mais a população desse serviço.

Vale salientar que as queixas da população sobre a ineficiência do transporte público de Campinas remontam ao tempo dos bondes. No entanto, para efeito de análise, optou-se pelo recorte temporal que vai do momento de maior fluxo de passageiros da história do sistema campineiro, ocorrido no início da década de 1990, até os dias atuais, momento em que se desenha uma retomada do número de usuários.

Tabela 6: Taxa de motorização em Campinas

| Ano | Nº de carros | Taxa de motorização (carros/hab.) |
|-------------|--------------|--------------------------------------|
| 1996 | 378.909 | 2,40 |
| 1997 | 397.678 | 2,32 |
| 1998 | 420.933 | 2,23 |
| 1999 | 435.719 | 2,18 |
| 2000 | 454.490 | 2,13 |
| 2001 | 470.803 | 2,09 |
| 2002 | 482.468 | 2,06 |
| 2003 | 498.493 | 2,02 |
| 2004 | 520.264 | 1,98 |
| 2005 | 523.516 | 2,00 |
| 2006 | 561.116 | 1,89 |
| 2007 | 606.359 | 1,71 |

Fonte: frota: DETRAN/SP

População IBGE

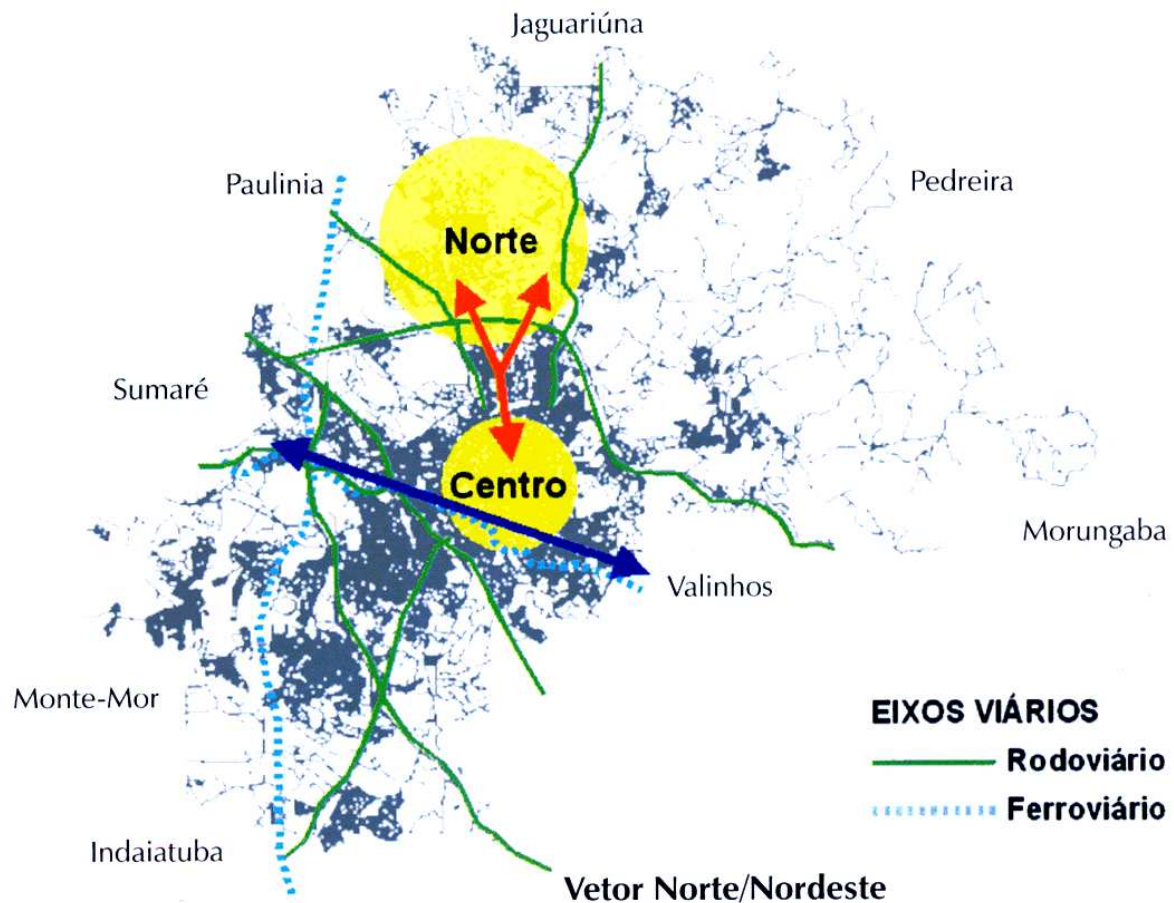
O volume de passageiros passa a elevar-se novamente de forma significativa a partir de 2006, quando é implantado na cidade o sistema chamado “bilhete único”, implementado 2 anos antes em São Paulo pela mesma equipe de profissionais⁴¹. A possibilidade de o passageiro utilizar mais de um ônibus pagando apenas uma tarifa aumentou novamente ao patamar dos 14 milhões mensais o número de viagens realizadas, o que não significa necessariamente que o número de pessoas a utilizar o sistema voltou a crescer. O ocorrido foi que pessoas que caminhavam mais para usar apenas um ônibus e pagar apenas uma tarifa, passaram a fazer baldeações gratuitas.

⁴¹ Lançado em 18 de Maio de 2004 durante a gestão da ex-prefeita Marta Suplicy.

Em 2003, a EMDEC elaborou um documento que propunha uma nova abordagem do transporte público de Campinas, procurando pensar o sistema para o futuro, chamado Sistema Estrutural de Transporte de Campinas. Nele, a empresa deixava claro, entre outras coisas, que a população usuária de automóveis representava 20% do total populacional, mas ocupava cerca de 80% do espaço público viário, e que ações deveriam ser tomadas para reverter tal quadro. Como solução a esse problema, foi proposto um sistema em que as linhas férreas do município comporiam o sistema principal de transporte da cidade, que seria complementado por corredores de ônibus segregados. Para isso, o VLT deveria ser reativado.

Figura 9

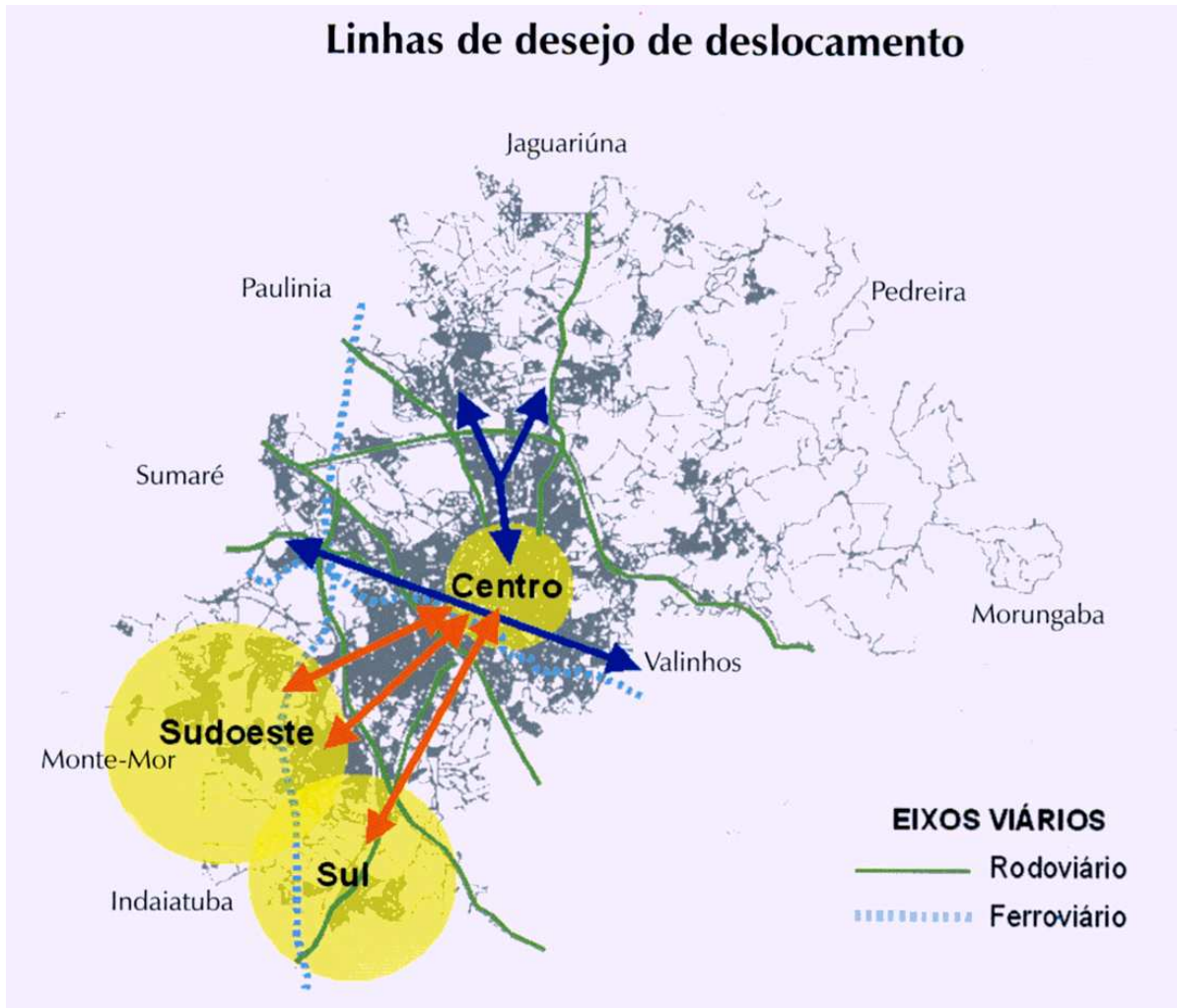
Linhas de desejo de deslocamento



Fonte: Sistema Estrutural de Transporte de Campinas, 2003.

A partir de pesquisas de origem-destino, a EMDEC identificou dois principais eixos de deslocamentos populacionais, além de um terceiro ligado a outras cidades da Região Metropolitana, que não será tratado neste momento. O primeiro eixo, conforme demonstra a Figura 9, ligava a região central à área norte da cidade, formada por bairros como Taquaral, Vila Nova, Vila Costa e Silva, Santa Genebra, Distrito de Barão Geraldo, entre outros.

Figura 10



Fonte: Sistema Estrutural de Transporte de Campinas, 2003.

O segundo eixo ligava a região central às regiões sul e sudoeste⁴², conforme mostra a Figura 10. Até aqui nenhuma novidade, pois tais eixos já se desenhavam desde os anos 1960. A principal novidade desse documento foi propor, para os dois eixos principais de deslocamento, a reativação de leitos férreos não utilizados e a construção de um novo ramal partindo das proximidades da área central até o Distrito de Barão Geraldo.

A proposta, apesar de complexa e cara, estava baseada em dados bastante pertinentes. As linhas férreas que deveriam ser reativadas ou construídas passavam por áreas de influência de vários eixos rodoviários da cidade. Ou seja, com exceção ao eixo formado pela Avenida John Boyd Dunlop com destino à região oeste, os demais seriam contemplados pelo sistema de VLT. Estas propostas nunca saíram do papel.

Apesar de as discussões e estudos apontarem para a necessidade de transferência do modal rodoviário para o ferroviário, sendo aquele apenas um modal complementar ao último, sua efetivação não ocorreu. Cabe, portanto, identificar em outras pesquisas até que ponto as diretrizes políticas de âmbito nacional com ênfase ao transporte rodoviário influenciaram e ainda influenciam as decisões de âmbito municipal. Faz-se necessário saber até que ponto as grandes empresas de ônibus de Campinas e região também interferiram no abandono destes projetos.

Ao longo da história de Campinas, com ênfase no período que compreende a instalação da indústria na cidade, grande parte das políticas de transporte público desenvolvidas permitiu aos políticos e empresários da cidade dar prosseguimento aos mecanismos de concretização e ampliação de suas riquezas a partir da máquina estatal municipal. Além disso, a falta de planos nacionais para o setor desencadeou inúmeros planos locais, desconexos entre si, que, na maioria das vezes, não eram executados pelos governantes que vinham a seguir. Campinas é um bom exemplo de cidade brasileira onde se tentou realizar inúmeros planos desconexos, muitos inviáveis financeiramente e/ou tecnicamente, cujas consequências a população sente, cada vez mais, ao realizar suas atividades cotidianas.

⁴² Nota-se que pela atual divisão do município por áreas, as regiões sul e sudoeste deste plano correspondem às regiões sudoeste e oeste, respectivamente.

CAPÍTULO 4 – PLANOS NACIONAIS E EXPERIÊNCIAS NO BRASIL

O presente capítulo tem por objetivo realizar análises das políticas públicas elaboradas em nível nacional. Serão levantadas e discutidas as diretrizes gerais do transporte público no Brasil e as instituições responsáveis pelo assunto durante o recorte temporal utilizado na pesquisa. Sobretudo a partir da criação do Ministério das Cidades, programas de acessibilidade e de mobilidade urbana foram criados para servir como base para estudos e projetos de transporte público nos municípios brasileiros. Existem parâmetros nacionais sobre políticas públicas em transporte urbano que seriam capazes de dar suporte teórico e técnico aos municípios? Se sim, como esses são utilizados pelo atual governo municipal?

A análise desses programas pode identificar os parâmetros da política nacional traçados pelo atual governo sobre transporte público nas cidades brasileiras, observando sua eficácia em direcionar políticas públicas efetivas para o setor ou seu fracasso em ratificar a continuidade das atuais ações de curto prazo, ligadas a gestões específicas.

Serão levantadas também experiências de políticas públicas em cidades brasileiras que possam contribuir para a construção de uma proposta preliminar para a melhoria do transporte público de Campinas. Grandes e médias cidades estão passando por importantes transformações nessa área que precisam ser analisadas e cujas experiências podem contribuir para se pensar um serviço de transporte público que favoreça o espaço urbano e seus habitantes como um todo.

4.1 Análises e propostas

A análise de projetos e proposta sobre diversos âmbitos relacionados ao transporte urbano e à circulação das pessoas é importante base para a formulação de um amplo projeto de planejamento urbano pautado em usos mais equilibrados do solo e melhores condições de circulação pela cidade.

Os projetos de melhoria da mobilidade urbana em curso no município de Campinas desenvolvidos pela EMDEC, junto à Secretaria Municipal de Transportes, têm se mostrado positivos, principalmente no que se refere à qualidade do serviço de transporte público. Entre eles podemos destacar: a implantação da bilhetagem automática com tarifa única delimitada por tempo de uso; a implantação de faixas exclusivas de ônibus com estações de transferência na

região central e em outros pontos estratégicos da cidade, o que tem permitido melhor qualidade e maior rapidez ao serviço de transporte público; a aplicação da lei de acessibilidade universal nestes mesmos locais, como rampas de acesso, piso tátil, elevadores em parcela dos ônibus etc.; regras vigoradas nos contratos de concessão de prestação de serviço com as empresas de ônibus sobre as tarifas e as condições de operação, como modernização da frota, treinamento de motoristas, adequação dos ônibus às regras definidas pelos Planos Diretores de Mobilidade Urbana, que serão apresentados mais adiante etc.

No entanto, projetos que ponham em patamar prioritário o pedestre na circulação urbana e que procurem interrelacionar uso e ocupação do solo e transporte urbano ainda são encontrados em Campinas. O que se segue abaixo é a apresentação e discussão de duas experiências que podem servir como ponto de partida para a realização de novos projetos que visem a melhoria da mobilidade urbana no município.

A primeira é um projeto de melhoria da circulação de pedestres posto em prática na cidade de Brasília / DF. Essa tem se mostrado, ao longo dos anos, a principal experiência no país de priorização do pedestre no espaço público urbano, seguindo uma das diretrizes do Projeto de Lei da Mobilidade que aponta para a *“prioridade dos meios não-motorizados sobre os motorizados, e dos serviços de transporte coletivo sobre o transporte individual motorizado”*. (Machado, 2007, pág. 62) (PL 1867/2007)

A segunda é uma pesquisa realizada na cidade de Presidente Prudente / SP que considera outras variáveis além das usadas nas atuais pesquisa de origem-destino, usadas como base para o planejamento de políticas públicas nas cidades brasileiras. Pelo estudo é possível identificar a possibilidade de se realizar a descentralização urbana por meio da criação de subcentros capazes de melhorar a mobilidade da população em geral.

Implementado no Distrito Federal brasileiro, em meados da década de 1990, este amplo projeto de respeito ao pedestre no espaço urbano, denominado “Paz no Trânsito”, envolveu diversos órgãos e entidades públicas. Segundo a pesquisadora Vívica Lé Sénéchal Machado:

“Em 25 de julho de 1995, o Governo do Distrito Federal (GDF) criou o Programa de Segurança para o Trânsito (Decreto no 16.645), coordenado por um Colegiado constituído pelos Secretários de Segurança Pública, de Transportes, de Obras, de Educação, de Saúde e de

Comunicação Social, tendo como objetivo a redução substancial dos acidentes de trânsito no Distrito Federal. (MACHADO, 2007, pág. 38)

“O programa tinha como proposta a implementação de 10 medidas de ação: eliminar o excesso de velocidade, eliminar o uso excessivo de bebidas alcoólicas pelos condutores, fazer cumprir as normas de trânsito, intensificar as ações de educação no trânsito, aumentar as condições de segurança na malha viária, melhorar o atendimento médico aos acidentados do trânsito, manter os veículos em condições adequadas de segurança, aperfeiçoar a legislação de trânsito, padronizar o acompanhamento estatístico e priorizar a circulação de pedestres, de ciclistas e do transporte coletivo.” (MACHADO, 2007, pág. 52)

Em 1996 foi criado o programa Paz no Trânsito, por meio do Decreto n 17781, ampliando a atuação do programa anterior. A medida mais impactante foi a fiscalização efetiva dos guardas de trânsito às faixas de pedestre. Após grande campanha realizada na mídia, e a instalação de sinalização adequada aos motoristas, a condição de prioridade ao pedestre nas vias de circulação passou, efetivamente, a ser respeitada.

“Em três anos Brasília passou de 11,9 mortos por 10.000 veículos em dezembro de 1995, para 5,5 em maio de 1998. O número de mortos passou de 826 em 1995 para 431 em 1998, o que fez com que 827 pessoas deixassem de morrer nesses três anos. Pode-se dizer que o efeito foi de um ano sem mortes no trânsito. A velocidade média caiu assustadoramente nas principais vias de tráfego. Por exemplo, passou de 94 km /hora, no eixo Leste Norte para 55 km/hora; na L4 Sul, de 103 km/hora para 69 km/hora; na W4 Norte, de 82 km/hora para 43 km/hora. Os motoristas, inicialmente com fiscalização e depois por cidadania, adotaram o respeito à faixa de pedestre nas cidades satélites e no Plano Piloto (patrimônio Histórico). O principal eixo rodoviário, conhecido até então como "Eixo da Morte" passou por uma revolução. Antes da implantação do controle eletrônico de velocidade foi constatado que 85% dos veículos ultrapassavam a velocidade da via. Depois de implantados, apenas 1,4% dos veículos trafegavam acima do limite. Em três meses de implantação este percentual baixou para 0,8%.” (MACHADO, 2007, pág. 70)

O projeto serve de exemplo às demais cidades, brasileiras ou não, para pôr em prática o que já existe no código nacional de trânsito: a prioridade do pedestre frente aos veículos motorizados e não motorizados.

Efetivar a prioridade ao pedestre representa um passo muito importante para garantir a cidadania nos meios urbanos. Como dito anteriormente, todo indivíduo é pedestre, seja de maneira completa, quando realiza todos os seus percursos desejados, seja de forma complementar, quando realiza parte do percurso como pedestre e parte usando um ou mais meios de transporte, motorizado ou não. Apenas por esse motivo já é possível creditar ao pedestre o privilégio nos deslocamentos. Além disso, considerando que a manutenção da vida dos indivíduos é mais importante do que qualquer objeto, e considerando que os indivíduos estão sempre mais expostos a acidentes quando circula como pedestre, sua prioridade e proteção é ainda reafirmada.

Entretanto, a criação de mecanismos, físicos e/ou jurídicos, que garantam essa prioridade, gera perda de eficiência dos meios de transporte, individuais e coletivos. Por isso, sobretudo na sociedade atual, em que o tempo se torna cada vez mais escasso para a reprodução capitalista, efetivar políticas públicas nesse sentido significa interferir diretamente na dinâmica de circulação da e na cidade. O constante jogo de forças entre aqueles que defendem o pedestre como prioritário no espaço urbano e os que defendem os meios de transporte é verificado em cidades onde se busca priorizar o pedestre.

Em sua tese de doutorado, a autora Sílvia Regina Pereira faz um estudo minucioso dos níveis de mobilidade que os habitantes de Presidente Prudente / SP possuem. Para isso, ela opta por um levantamento qualitativo de entrevistados, levando em consideração áreas de inclusão/exclusão para selecionar os locais de residência dos escolhidos a participar da pesquisa, as diferenças de poder aquisitivo e os diferentes meios de deslocamentos utilizados por eles para realização das atividades de trabalho, educação, saúde, lazer, esportiva e o consumo de bens e serviços na cidade. (PEREIRA, 2006)

Por meios dos dados levantados nas entrevistas pela pesquisadora sobre a espacialização dos deslocamentos realizados por cada indivíduo, foi possível identificar importantes diferenças dos graus de mobilidade, de acordo com a distribuição pela área urbana dos locais onde as atividades são realizadas, com a renda mensal, e com o meio de transporte usado para circular pela cidade.

Essa metodologia, a nosso ver, pode ser efetuada em outras áreas urbanas, desde que seja considerada cada especificidade. Em Campinas, por exemplo, é quase certo que as populações que vivem em determinadas regiões da cidade (oeste e sudoeste, por exemplo) apresentam mobilidade reduzida em relação as que vivem em outras (leste e norte). Desse modo, as propostas apontadas pela autora, podem também ser consideradas, mesmo que seja preciso uma análise posterior mais aprofundada. Uma de suas principais propostas é a criação de subcentros, que teriam o papel de reduzir os percursos realizados diariamente e possibilitaria o uso de transporte não motorizado. Nesse contexto, Pereira apresenta as seguintes questões:

A constituição de subcentros é considerada, no caso do policentrismo, como um tipo de estruturação que se faz presente em muitas cidades, tanto européias quanto latino-americanas e que, a nosso ver, poderia contribuir para: - facilitar a acessibilidade aos meios de consumo coletivo, à medida que eles fossem sendo descentralizados nesses vários núcleos urbanos, e; - ampliar e melhorar a eficácia da circulação, já que os fluxos não precisariam ser todos para a área central. Isso não quer dizer que a mobilidade tenha que ser propiciada somente nas imediações desses núcleos, mas a utilização desses subcentros estaria atrelada a uma acessibilidade para a cidade como um todo, por meio de um sistema de transporte público eficaz e mais descentralizado, comparativamente à constituição de sistemas de transporte coletivo exclusivamente radiais, cujos fluxos convergem somente para a área central principal.. (PEREIRA, 2006, pág. 61)

Se a equidade universal do espaço não é possível no contexto contemporâneo de nossa sociedade, é possível realizar ações que busquem a diminuição das desigualdades de mobilidade urbana, pois há uma relação de interdependência entre o grau de mobilidade e a equidade espacial, como apontado por Flávia Ulian:

A equidade espacial, entendida como a distribuição balanceada dos benefícios da urbanização em toda a área urbana, 'pode refletir o grau de mobilidade e acessibilidade dos indivíduos, dada a distribuição das oportunidades da área'. Quanto mais equidade espacial, menos necessidade de longos deslocamentos, já que haveria uma distribuição equilibrada das oportunidades na cidade. (ULIAN, 2008, pág. 23)

A criação de subcentros deve vir acompanhada por uma política de adensamento urbano controlado, cuja finalidade seria diminuir os vazios urbanos e sua conseqüente pressão especulativa sobre o preço dos imóveis e terrenos, que interferem de maneira negativa na criação de políticas públicas eficientes e menos onerosas.

4.2 Políticas Públicas do setor de Transporte Urbano em âmbito nacional

Em um país cuja taxa de urbanização de sua população ultrapassa 80%, pensar em soluções para melhorar as condições de vida da população urbana tem sido uma prática cada vez mais frequente entre os estudiosos e políticos. Melhorar a mobilidade urbana das pessoas também está na ordem do dia, já que todas as atividades humanas, geradoras ou não de lucro, necessitam que haja deslocamentos das pessoas. Os problemas decorrentes do crescimento acelerado e desorganizado nas últimas décadas das cidades brasileiras têm ganhado cada vez mais atenção do poder público. A criação, pelo governo federal do Ministério das Cidades, responsável por reunir questões tipicamente urbanas, como o transporte público, a habitação e o saneamento, é um exemplo cabal desta afirmação.

As políticas públicas direcionadas às cidades brasileiras eram realizadas separadamente até 1998, sem considerar que a questão habitacional interfere nos transportes públicos, e vice-versa. Nesse ano, o governo federal criou a Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano da Presidência da República – SEDU/PR, com intuito de articular os setores de habitação, transporte, saneamento e programas de urbanização. (SEDU/PR, 2002, pág. 13). As secretarias responsáveis por estes setores, no entanto, continuariam atreladas a ministérios distintos. No mesmo período foi desenvolvida a Política Nacional para o Transporte Urbano, que visava garantir a melhoria dos serviços de transporte público nas cidades, alterando, principalmente, as relações institucionais entre poder público e empresas concessionárias. A conjugação dos componentes transporte e uso e ocupação do solo era indicada como determinante para a melhoria da expansão ordenada das cidades. (SEDU/PR, 2002 b, pág. 14)

O Ministério das Cidades foi criado pelo Governo Lula em 1º de Janeiro de 2003 e representou, dos pontos de vista prático e teórico, uma mudança radical na maneira de enxergar os problemas urbanos brasileiros e de realizar políticas públicas para buscar resolvê-los. Sua

característica central foi possibilitar a reunião, em um só ministério, das secretarias de Saneamento Ambiental, Transporte e Mobilidade Urbana, Habitação e Programas Urbanos, que estavam distribuídas por diferentes órgãos do governo. Essa reunião objetiva possibilitar o desenvolvimento integrado de projetos para as cidades, justificado no fato de não ser possível pensar, por exemplo, o transporte urbano sem pensar a habitação e vice-versa.

Os principais objetivos traçados para a atuação da Secretaria Nacional de Transporte e Mobilidade Urbana (SeMob) estão ligados principalmente ao suporte e apoio de projetos que visam melhorar a mobilidade urbana, tais como projetos de corredores estruturais e de sistemas integrados de transporte coletivo, de sistemas de circulação não motorizados, de acessibilidade a pessoas com restrição de mobilidade e deficiência, de Planos Diretores de Mobilidade Urbana, de desenvolvimento institucional e capacitação de pessoal, e de sistema de informação (PlanMob, 2007).

O Caderno *PlanMob: construindo a cidade sustentável* aponta as diretrizes gerais para que os governos municipais desenvolvam o Plano Diretor de Mobilidade Urbana, tendo o Programa Brasil Acessível e outros Cadernos produzidos pelo Ministério das Cidades como suporte técnico e metodológico. Para tanto, apresenta, passo a passo, uma linha de trabalho que pode ser desenvolvida pelos órgãos municipais servindo de referência a esses.

Lançado em 2004, o Programa Brasil Acessível tem como objetivo principal apoiar e estimular os governos estaduais e municipais a desenvolver políticas voltadas para a busca de acesso universal do espaço urbano a todas as pessoas. O material é constituído de instrumentos e ações dividido em seis volumes: atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade; construindo a cidade acessível; implementação do decreto nº 5.296/04; implantação de políticas municipais de acessibilidade; implantação de sistemas de transporte acessíveis; e boas práticas.

Formulado pela Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana, o Programa recebeu apoio técnico de inúmeros especialistas em transportes urbanos, assim como empresas e instituições que realizam trabalhos nessa área, entre elas a EMDEC.

“a SeMob tem desenvolvido o conceito de Mobilidade Urbana Sustentável como o resultado de um conjunto de políticas de transporte e circulação que visam a proporcionar o acesso amplo e democrático ao espaço urbano, através da priorização dos modos de transporte

coletivo e não motorizados de maneira efetiva, socialmente inclusiva e ecologicamente sustentável. Esta nova abordagem tem como centro das atenções o deslocamento das pessoas e não dos veículos, considerando aquelas que possuem restrição de mobilidade.”(Programa Brasil Acessível 2, pág. 09)

Ao analisar todo o Programa apresentado acima, é possível identificar que foi dada ênfase às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade para explicar o conceito de acessibilidade, assim como as ações propostas visam atender, sobretudo este público específico. Desta forma, o acesso universal no espaço urbano é o objetivo central e legítimo do Programa, tanto para pessoas com deficiência ou não. As barreiras físicas, desde as menores até as maiores e mais complexas, interferem no deslocamento de todas as pessoas, sejam elas deficientes ou não. Não se trata, portanto, de privilegiar um ou outro grupo, mas de criar condições para que todas as pessoas tenham acessibilidade garantida nos espaços urbanos.

Calçadas quebradas, grandes vias para veículos motorizados sem passagem de pedestre, falta de manutenção de áreas com vegetação, são exemplos claros de desrespeito a todas as pessoas que circulam pelo espaço urbano. A solução desses problemas deve ser buscada de modo a atender todas as pessoas, como os sem restrições de mobilidade.

Os Cadernos 1 do Programa Brasil Acessível, chamado Atendimento adequado às pessoas com deficiência e restrições de mobilidade, e 4, chamado Implementação de Políticas Municipais de Acessibilidade dão ênfase à construção de ambientes capazes de possibilitar a circulação dessas pessoas. Nele são apresentados estudos para capacitação de pessoal, para a adequação do sistema de transporte público e para a eliminação das barreiras físicas que dificultam a mobilidade desse público em especial.

O Caderno 2 do Programa, chamado *Construindo a cidade acessível*, trata, sobretudo, as normas e regulamentações exigidas para a construção das vias e dos mobiliários públicos. O material estabelece uma conceituação básica de mobilidade e acessibilidade, faz um diagnóstico da acessibilidade no Brasil e aponta possibilidades para melhorar a acessibilidade em estacionamentos, vias públicas, travessias, etc. O desenho universal para ruas, calçadas, veículos

e outros espaços públicos é apresentado de forma clara e objetiva, dando mostras de bons e maus exemplos ocorridos em cidades brasileiras, pautado nas resoluções do Estatuto da Cidade⁴³.

O Caderno 3, chamado *Implementação do Decreto nº5.296/04 – para construção da cidade acessível* apresenta o histórico dos decretos sobre acessibilidade até culminar no Decreto de 2004, válido nos dias atuais, além do suporte legal às ações que devem ser realizadas nos municípios no âmbito da acessibilidade universal. Nesse material também são oferecidas especificações técnicas para a implantação dessas ações.

O Caderno 5 do Programa trata da implantação de sistemas de transportes acessível, considerando as condições dos locais de acesso das pessoas aos sistemas de transporte, tais como calçadas, rampas, pontos de ônibus, plataformas, elevadores, escadas rolantes etc., e dos interiores dos veículos. Para locais externos é necessário considerar o tipo de piso usado, as placas com informações aos usuários, tipo de cobertura (no caso de pontos de ônibus), entre outros. Para o interior dos veículos também é necessário considerar uma série de medidas que permitam a acessibilidade de todos, tais como vagas e assentos destinados às pessoas com deficiência e restrição de mobilidade, altura, facilidade de acesso ao interior dos veículos, iluminação e pisos adequados etc. As condições necessárias para a construção de ciclovias/ciclofaixas e estacionamentos em vias públicas também constam desse Caderno.

O Caderno 6, chamado “Boas Práticas em Acessibilidade” reúne diversas experiências de projetos para a melhoria da acessibilidade urbana em cidades brasileiras, com objetivos, resultados e dificuldades enfrentadas, de modo que possam servir de base para o desenvolvimento de políticas públicas nessa área. De maneira geral são apresentados projetos de construção de terminais e faixas exclusivas de ônibus, construção de ciclovias, vagas de estacionamento rotativo para pessoas com deficiência e com restrição à mobilidade, melhoria de calçadas.

Cabe a esta pesquisa dar ênfase ao exemplo de Campinas usado no Caderno de boas práticas em acessibilidade. Foram dois projetos analisados: o primeiro, denominado Circulação Cidadã na Terceira Idade, cujo resultado principal foi a participação e o aprimoramento das discussões sobre a mobilidade na terceira idade e suas prioridades; e o segundo denominado “Projeto Ônibus de Centro Baixo”, cujo resultado foi a maior facilidade de acesso ao interior dos ônibus urbanos por meio de pisos na altura da calçada.

⁴³ Estatuto da Cidade: Lei Federal nº 10.257 em 10 de Julho de 2001.

Além das ações específicas sobre mobilidade e acessibilidade urbana, o governo federal passou a englobar todas as secretarias do Ministério das Cidades em planos e projetos. Em 2004, um ano após a criação do Ministério das Cidades, o então ministro Olívio Dutra publicou o Plano Diretor participativo, que serviria como um instrumento para facilitar o acesso a recursos financeiros, à capacitação e à assistência técnica das cidades, para elaborar e implementar as políticas públicas suscitadas nos planos Diretores Municipais. Em formato de guia, o Plano instrui as prefeituras em como elaborar, tópico a tópico, seus Planos Diretores. No que se refere ao transporte e mobilidade urbana, o material faz apontamentos da forma equivocada, a nosso ver, como enfatizar que as políticas públicas sempre foram realizadas no Brasil, dando prioridade à circulação dos veículos, esquecendo-se da circulação do cidadão. No entanto, propõe algumas diretrizes que são importantes para a nossa análise:

1. Para melhorar a mobilidade urbana é necessário que os cidadãos realizem poucas viagens distantes em relação à sua residência, para que possam realizá-las a pé ou usando veículos não motorizados. Para isto, é necessária a consolidação de subcentros urbanos, por meio do reposicionamento dos equipamentos sociais e da ocupação dos vazios urbanos.

2. Para priorizar o pedestre nas vias de circulação é necessário repensar o desenho urbano para novos loteamentos. Vias sem cruzamento, ampliação de ruas sem saída e o desenho sinuoso seria vantajoso para diminuir a velocidades dos veículos, privar as pessoas de morarem em vias de acesso a outras regiões da cidade, e, conseqüente, diminuir a circulação dos veículos por entre as áreas residenciais, melhorar as calçadas, iluminação pública e paisagismo urbano.

3. Para priorizar os meios de circulação não-motorizados e/ou coletivos é necessário repensar o modelo adotado atualmente nas cidades brasileiras, em que se busca apenas melhorar o fluxo de veículos, desconsiderando os meios mais usados pela população das cidades. Entre as transformações possíveis estão o aumento das calçadas para a circulação dos pedestres, alteração do desenho das ruas para diminuir a velocidade dos veículos individuais, restrição do uso do automóvel em áreas estritamente residenciais, construção de corredores e faixas exclusivas à circulação do transporte coletivo, construção de ciclovias e/ou ciclofaixas para facilitar a circulação das bicicletas e incorporação das bicicletas como meios de transporte complementares ao transporte coletivo.

4. Para proporcionar mobilidade a todos os cidadãos, sobretudo aqueles com deficiência e restrição de mobilidade, por meio de adaptação do mobiliário urbano, como elevadores, pampas, veículos adaptados, entre outros.

O uso e ocupação do solo urbano são vistos, como já dito anteriormente nesta pesquisa, como condição fundamental para a viabilidade de projetos que visam melhorar a mobilidade das pessoas na cidade. Desse modo, é importante considerar as proposições do Plano Diretor Participativo para esse campo de análise. Denominado *Instrumentos Tributários de indução de desenvolvimento* o trecho apresenta instrumentos tributários para fomentar determinadas diretrizes urbanas que possibilitem a reestruturação urbana de modo mais amplo. Entre as mais importantes estão:

- a cobrança de IPTU progressivo, de modo que os mais ricos paguem mais e os pobres paguem menos ou não paguem;
- isenções tributárias para incentivar reformas e/ou novos usos, linhas de financiamento de imóveis em áreas centrais;
- desapropriação de propriedades urbanas que não cumprem sua função social;
- outorga onerosa, ou seja, a possibilidade de o poder público recuperar a valorização de um imóvel obtida pela valorização gerada pelo investimento público, de modo a regular distorções de valorização geradas por intervenções estatais;
- transferência do direito de construir, ou seja, a possibilidade de compensar perdas do proprietário de imóveis tombados para estimular a preservação do patrimônio da cidade.
- operações urbanas, que visam o aumento de parcerias entre os setores públicos e privados em obras de recuperação em áreas específicas da cidade a partir da arrecadação de tributos provenientes da valorização do solo urbano.

As propostas de intervenção do poder público no solo das cidades apresentam várias ressalvas, algumas das quais apontadas pelo próprio documento. A formulação dos Planos Diretores Municipais deve ser construída pela sociedade em conjunto, considerando todos os grupos impactados por suas ações. No Brasil, os grupos mais influentes buscam, a todo o momento, manter o status quo, pois dessa forma estão mantidos os seus privilégios. Cabe aos grupos menos influentes organizarem-se e buscar implementar ações que lhes sejam favoráveis.

De modo geral, as diretrizes básicas para a construção de cidades que ofereçam boas condições para a mobilidade urbana das pessoas foram discutidas e elaboradas ao longo de muito

esforço de grande quantidade de especialistas, políticos e grupos que representam a população como um todo, até se chegar ao material teórico e técnico que deve servir de base para a implantação de políticas nesse setor. Entre os pontos norteadores do material, destaca-se no Projeto de Lei 1867/2007 que: “*a política de mobilidade urbana é instrumento da política de desenvolvimento urbano*”, para a busca de “*equidade no uso do espaço público de circulação vias e logradouros*”, a partir, sobretudo da “*integração com políticas de uso do solo e de desenvolvimento urbano*”

Cabe aos poderes municipais desenvolver projetos que levem em conta a especificidade de cada município, tendo como norteadores as propostas desenvolvidas pelo Ministério das Cidades junto das representações municipais que nele se encontram. Campinas, no que se refere à adequação dos projetos de mobilidade urbana ao nível federal, encontra-se em posição privilegiada, mas ainda longe de oferecer condições adequadas para que toda a sua população circule pelo espaço urbano com equidade.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Procurou-se nesta dissertação de Mestrado investigar as condições de mobilidade da população do Município de Campinas, por meio da análise histórica da construção do seu espaço geográfico, que abrange as estruturas fixas e as relações político-sociais estabelecidas pela sociedade. Buscou-se também desvendar os sentidos e os rumos da cidade na atualidade, por meio da discussão sobre as transformações nelas ocorridas, sobretudo após a chegada da indústria, que lhe deu outra cara.

O ponto de partida para a compreensão dos processos em curso na cidade atual é compreender que ela é o local onde as pessoas estabelecem relações de todos os tipos e, por isso, é organizada e reorganizada para que as relações continuem acontecendo. Não mais como acontecia na cidade do passado, mas com novos ritmos e objetivos. Uma de suas principais mudanças foi o aumento constante, em importância, dos fluxos intraurbanos e interurbanos de pessoas, informações e mercadorias, a ponto de se supor que o espaço geográfico estava sendo subtraído pelos fluxos, como se a diminuição do tempo desses pudesse eliminar o espaço das relações.

Pelo contrário, o espaço ganhou ainda mais importância, pois nele são realizadas todas as relações entre as pessoas e os objetos. E os fluxos passaram a ser importantes para diferenciar o nível e a intensidade dessas relações. Deste modo, a mobilidade urbana, objeto central desta pesquisa, também se vislumbra fundamental para que as pessoas estabeleçam suas relações no espaço.

Verificou-se que a mobilidade das pessoas em Campinas é bastante desigual, devido a vários fatores: o espaço de circulação é desigualmente distribuído entre os diferentes grupos sociais, pois as políticas públicas de transporte urbano foram realizadas, ao longo dos anos, pela elite campineira, preocupada em atender aos seus interesses. À maior parte da população restaram meios precários para a sua circulação.

A elite consegue circular pela cidade mais fácil e velozmente, pois tem a seu favor o automóvel que amplia significativamente o leque de opções de seu condutor para atingir os locais desejados, graças à estrutura física construída, ao longo das décadas, que favorece o uso do automóvel, à nova distribuição dos locais onde são realizadas as principais atividades cotidianas

(parques, fábricas, centros de compra e de lazer etc), agora estrategicamente localizadas ao longo de vias de fácil acesso ao automóvel. A população mais pobre, por outro lado, permanece com seu leque reduzido de opções de deslocamento pelo meio urbano, graças à sua dificuldade financeira para usar meios de transporte, à segregação espacial a qual está sendo submetida por habitar áreas mais distantes do centro e dos principais equipamentos urbanos.

Verificou-se que os meios de transporte usados pela população de Campinas foram, ao mesmo tempo, indutores e induzidos em relação ao crescimento urbano. No início do século XX, as linhas de bondes formavam uma rede que abrangia quase toda a área urbana do município, servindo de vetor de crescimento de novas áreas comerciais e residenciais. Ao longo dos anos, o espraiamento da cidade foi possível dada à facilidade de deslocamento oferecida por carros e ônibus. Com a chegada em massa de migrantes de outras regiões do país, a cidade precisava expandir sua área. O modelo rodoviário era o mais barato e eficiente para promover essa rápida expansão.

Ao longo das décadas que sucederam o início efetivo da industrialização de Campinas, as políticas dos setores de habitação, uso e ocupação do solo, transporte, educação, saúde, foram capazes de acentuar, de maneira crescente, a segregação espacial em sua área urbana. As políticas de transporte urbano, especificamente, priorizaram notadamente o transporte individual motorizado e manteve parte significativa da população à mercê de um serviço público ineficiente e de má qualidade.

As leis de zoneamento definidas pelos órgãos públicos municipais foram importantes para diferenciar o preço das terras de áreas que seriam mais valorizadas das que seriam menos valorizadas e a existência ou não de infra-estrutura rodoviária necessária para a circulação das pessoas contribuiu para legitimar essas diferenças.

Nesse sentido, o Plano de Melhoramentos de Prestes Maia foi o primeiro projeto urbanístico de grande envergadura e Campinas redirecionou os eixos de crescimento urbano e de circulação da população, buscando trazer a modernidade à cidade. Embora não houvesse o objetivo central de implantar a “cidade para o automóvel”, o Plano foi capaz de preparar Campinas para a sua chegada definitiva e de criar eixos radiais e circulares existentes até hoje na cidade.

Outros planos urbanísticos e diretrizes para o transporte urbano foram implantados seguindo políticas públicas nacionais e regionais, com a priorização constante do modelo

rodoviário sobre os demais, como forma de atender aos interesses nacionais e de garantir o poder da elite local. Períodos de grande expansão da indústria automobilística - como a do desenvolvimentismo de JK que se intercalaram com períodos de crise, como a do petróleo, na década de 1970 - pautaram as discussões e os investimentos no setor de transporte em Campinas e levaram continuamente o transporte público da cidade ao estado de calamidade. Os eixos rodoviários passaram, cada vez mais, a atrair investimentos públicos e privados em indústrias, comércio e serviço. O círculo vicioso em torno desse modelo de transporte ganhou ainda mais força nas últimas décadas, enquanto que os serviços de transporte público prestados pelas empresas concessionárias regrediram sistematicamente.

A década de 1990 pode representar o momento de retomada das discussões sobre um outro tipo de transporte nas cidades. Nesse período, o transporte público de Campinas passou por sua maior crise, que gerou greves constantes, queda na qualidade dos serviços prestados e consequente insatisfação da população usuária do sistema abrindo caminho para a entrada de novos atores do transporte no município: o perueiro. Sem horários fixos a cumprir e regulamentação junto à Prefeitura Municipal, com tarifas muitas vezes inferiores às do sistema de ônibus e com grande oferta nos horários de pico, o sistema de alternativos escancarou o problema dos transportes em Campinas e nas principais cidades do país.

O jogo de forças entre o poder público municipal, os empresários de ônibus e os perueiros teve papel importante para fazer reaparecer o debate sobre o esgotamento do atual modelo de circulação nas cidades e sobre a necessidade de se pensar outras estratégias para diminuir as diferenças de mobilidade urbana entre as classes sociais por meio da melhoria do sistema de transporte usado pela população mais pobre.

Nos últimos anos, novas políticas públicas de transporte urbano estão em curso. Com o suporte técnico e teórico oferecido pelo Governo Federal, por meio do Ministério das Cidades, várias cidades têm implantado projetos de valorização da circulação equitativa das pessoas, priorizando o transporte público e o transporte não-motorizado, como a bicicleta. Houve o amadurecimento gradativo de que as políticas urbanas devem ser desenvolvidas e aplicadas em conjunto pelo mesmo órgão, o Ministério das Cidades, que encampa as secretarias de habitação, de saneamento e de transporte urbano. A Prefeitura Municipal de Campinas passou a utilizar os cadernos de políticas públicas para o setor de mobilidade urbana como meio de favorecer a circulação da sua população com equidade e de seguir normas previamente discutidas e

estabelecidas pelo governo federal, de modo a transformar uma política de governo numa política estratégica para o transporte no município.

Os materiais técnicos e teóricos sobre a mobilidade urbana no Brasil devem servir como base para a elaboração das políticas públicas municipais, pois estes foram elaborados a partir de ampla discussão democrática entre os diferentes grupos da sociedade. As ações para melhorar a mobilidade urbana, no entanto, estão se mostrando ineficazes, em muitas cidades brasileiras, por falta de especialistas capazes de desenvolver projetos que estejam alinhados com as diretrizes traçadas pelo Ministério das Cidades, de acordo com as normas preestabelecidas e com os estudos de viabilidade econômica. Esse não deve ser o caso de Campinas.

Entre os projetos colocados em prática no município, o que teve maior impacto foi o Bilhete Único, com o qual os passageiros têm o direito de usar mais de um meio de transporte durante tempo determinado pelo poder público, não precisando pagar mais de uma tarifa. O aumento do uso dos transportes públicos nos últimos anos, a partir da implantação deste sistema no município, demonstra a demanda reprimida pelo custo das passagens. Embora tenha diminuído o custo das viagens por ônibus, o atual sistema ainda não foi capaz de atrair o público que tem optado pelo carro, pois o custo da viagem de ônibus ainda é maior para deslocamentos em grande parte do espaço urbano de Campinas.

As pessoas ainda encontram vantagens econômicas para usar o veículo particular em vez de usar o transporte público. Isto ocorre porque a cidade se estruturou, ao longo das décadas, para criar vantagens àqueles que optam pelo transporte individual. O espaço de circulação atual de Campinas só possibilita equidade de mobilidade urbana para todos os seus habitantes se o espaço do automóvel for reduzido. Por isso, cabe às novas políticas de transporte buscar sempre o atendimento mais equilibrado possível das necessidades dos habitantes da cidade.

Não se trata de impedir ou dificultar os deslocamentos de carros na cidade, mas de conduzir as políticas públicas de modo a equilibrar o uso dos espaços de circulação disponíveis para todos os meios de transportes, motorizados ou não. A primeira vista parecem ser medidas contra o uso do automóvel, mas na realidade há apenas a equiparação de uma desigualdade histórica da distribuição desses espaços, sobretudo nas cidades brasileiras. Mas as manifestações contrárias às novas políticas se intensificarão, pois, como visto, as classes médias precisam manter as suas condições de deslocamento intactas ou melhorá-las para se reproduzir como classe social. O embate nas instâncias políticas se elevará e a busca pelo retorno das antigas políticas vai

ocorrer. Caberá à parcela que se beneficia das mudanças em curso, que é maioria, lutar pelas conquistas.

As classes médias brasileiras, que estão envolvidas pela cultura do automóvel, a qual lhes permite maior mobilidade e, ao mesmo tempo, isolamento espacial das classes mais pobres. Em tempos de crescente necessidade (ou seria desejo?) de segregar e privatizar espaços comunitários, com a construção de condomínios fechados, shoppings, clubes etc., vão continuar pressionando o poder local para oferecer boas condições à circulação do automóvel, o qual aparece como mais um mecanismo de separação espacial.

Para esse grupo populacional, o carro é um elemento imprescindível para que ele se reproduza como tal. Além de símbolo de poder e status, o automóvel garante grande parte das atividades cotidianas para esse grupo, sejam ligadas ao trabalho, à educação, à saúde ou ao lazer. Não é de hoje que o mesmo frequenta ambientes privados, distribuídos pelas cidades em áreas com acesso fácil aos automóveis. O lazer deixou de ser a rua e passou a ser parques privados ou shoppings centers. Os filhos já deixaram há tempos de frequentar escolas públicas localizadas nos bairros próximos para estudar em escolas privadas distantes. A respeito da utilização de hospitais, pode-se observar o mesmo. A questão é que, devido à grande e complexa rede de atividades realizadas pelas classes médias, não seria mais possível que os locais de atividades fossem acessados por meio do transporte público, principalmente pela incompatibilidade de tempo.

O carro permite às pessoas que os possuem estabelecer um nível de circulação pelo espaço da cidade muito maior do que àquelas habituadas a utilizar o transporte público. A gama de possibilidade de circulação é sensivelmente maior quando se utiliza o carro. Devido ao elevado número de deslocamentos realizados por seus usuários, ele permite ao seu possuidor manter um número cada vez mais elevado de atividades, em locais diferentes dentro da cidade, para que continue a se reproduzir como parte de uma determinada classe social. Trata-se, portanto, de uma condição dada pelo sistema ao qual estão todos inseridos.

O investimento em transporte público torna-se fundamental para a mudança dessa condição da cidade atual, pois é a qualidade dos transportes públicos que evita a trombose dos espaços automobilísticos (LEVY, 2000). Para que o usuário do carro não seja prejudicado e, ao mesmo tempo, os usuários do transporte público tenham mais facilidade em seus deslocamentos, torna-se necessária a introdução de novos meios de transporte público, como o metroviário. Dado seu elevado custo, as cidades podem buscar soluções mais baratas, como o reordenamento dos

equipamentos públicos e privados pela cidade, alterando as leis atuais de zoneamento. Estas ações, no entanto, não eliminam a necessidade de se constituir uma rede metroviária na cidade nos próximos anos.

Em São Paulo o metrô tem se mostrado capaz de inverter o ciclo de valorização apenas das áreas amplamente servidas por vias para os automóveis. Ainda que contribua para o jogo especulativo de grandes empresas sobre o território urbano, o metrô está conseguindo criar pólos de atividades econômicas e sociais onde a melhor forma de chegar não é o automóvel, mas o transporte público. Seria possível imaginar que, quanto maior for a rede de metrô no município, mais polos deste tipo são criados e a lógica da dependência do carro, como praticamente o único meio de transporte possível, vai sendo enfraquecida.

O VLT, posto em operação no início da década de 1990, mostrou ser possível encontrar soluções a custos menos elevados que o da construção de linhas subterrâneas de metrô. Um município cortado por vários ramais férreos desativados não pode deixar de utilizá-los. Uma empreitada para sua reativação deve vir acompanhada, entretanto, por estudos completos de reorganização espacial das linhas de ônibus, para que elas sejam complementares e alimentadoras do VLT, de construção de túnel subterrâneo que passe pelo centro da cidade e de investimentos em equipamentos públicos próximos das estações. Esses três aspectos foram negligenciados no projeto da década de 1990 e não poderiam faltar em caso de seu retorno.

Independente do investimento em transporte sobre trilhos, uma ação do poder público que pode ser realizada é a descentralização urbana, muitas vezes não vista com bons olhos por planejadores. Ela ajudaria sobretudo as classes baixas que habitam regiões mais distantes da área central, menos atendidas pelos principais equipamentos urbanos. Isso pode ser exemplificado pelo fato de Campinas possuir um espaço extremamente segregado no que diz respeito à presença de parques, praças e outras áreas de lazer. As regiões oeste e sudoeste da cidade, principalmente, possuem enorme carência desses ambientes.

O sistema de bilhetagem automática de uso temporal – o Bilhete Único – ocasionou novo crescimento do número de usuários do transporte público da cidade, além de diminuição dos gastos com transporte, sobretudo para as pessoas que moram em bairros periféricos e são obrigadas a usar mais de um ônibus para se deslocar. Esse, no entanto, é apenas o primeiro passo para verdadeira transformação do sistema de cobrança de tarifas. Assim como ocorre em grandes metrópoles mundiais, como Londres, Paris e Nova York, o sistema deve mudar para a cobrança

de tarifas diárias, semanais e mensais. Desse modo, os usuários que mais utilizam o sistema pagam menos. A pessoa, quando sai de casa para ir a outro lugar da cidade, pensa no gasto que terá para realizar aquele deslocamento. Caso a tarifa de transporte público seja paga mensalmente, essa priorizará o uso do transporte público, pois ele já foi pago e não custará nada naquele exato momento. Sem a existência desse tipo de sistema, a pessoa sempre compara o custo do deslocamento por carro e pelo transporte público, o que, em muitos casos, dará vantagem ao uso do carro. Os estudos para a implantação de sistemas de cobrança de tarifa do tipo apontado acima estão avançando e representam uma consequência inevitável para o futuro nos transportes públicos em cidades brasileiras.

Outras ações são pontuais, mas dão credibilidade ao transporte já existente, como são o conforto, pontualidade, frequência e a segurança dos ônibus. As condições de carregamento dos ônibus (acesso, cadeiras, corredor, iluminação, ventilação, etc.), que muitas vezes dificultam o embarque das pessoas e impõem viagens extremamente desconfortáveis, precisam ser constantemente avaliadas, assim como a limpeza, a qualidade de informações sobre o itinerário dos ônibus, as condições de acesso ao veículo e no interior do mesmo.

Inseridos no projeto Intercamp, os itens mencionados acima correspondem ao que está sendo planejado para as estações de transferências que estão sendo construídas atualmente. São eles o conforto e a segurança dos passageiros, contemplados por proteção contra intempéries (cobertura), bancos de apoio, iluminação, pisos antiderrapantes, gradis de proteção, corrimãos e rampas, piso das plataformas de embarque e desembarque mais alto para facilitar o acesso dos usuários, lixeiras, mapas com informação sobre as linhas e trajetos dos ônibus que passam pelo local. Para assegurar a segurança dos passageiros, a Prefeitura implantou um sistema chamado CIMCAMP⁴⁴, que tem por objetivo, entre outros, monitorar, via câmeras, determinadas áreas da cidade, para gerar sensação de mais segurança à população.

As estações de transferência já em funcionamento estão agradando aos passageiros. Deve-se lembrar, entretanto, que essas são apenas 18 em toda a cidade, estando a maioria localizada na área central da cidade. Os demais pontos de parada ainda são bastante precários, piorando na medida em que se distancia da área central. Os investimentos nesses mobiliários devem ser constantes, não se resumindo a uma ou outra gestão, para que os problemas sejam prontamente

⁴⁴ CIMCAMP: Centro Integrado de Monitoramento de Campinas. Constitui um sistema de câmeras instaladas em áreas específicas da cidade ligadas a uma central de monitoramento.

solucionados. Quanto à questão da segurança, sabe-se que o problema é muito mais amplo e que não se resume aos transportes públicos. De qualquer modo, o uso de bilhetes eletrônicos nominais já diminui as chances de o passageiro ser assaltado dentro ou fora dos ônibus, assim como diminui as chances do próprio ônibus ser assaltado, uma vez que a quantidade de dinheiro, em posse do cobrador, se torna menor.

As questões de pontualidade deverão ser trabalhadas por um novo sistema, ainda em teste no município, que monitora os ônibus em circulação e informa os usuários por meio de um painel eletrônico. Seu êxito, no entanto, depende principalmente da frequência em que os ônibus circularão em cada linha, caso contrário, o passageiro apenas saberá que o ônibus vai demorar a passar.

Os deslocamentos a pé e por bicicletas também devem ser estimulados pelo poder público, com a criação de espaços segregados para a circulação de bicicletas por toda a área urbana e calçamento apropriado para a melhor circulação dos pedestres, com ou sem restrições de deslocamento. Dois caminhos que se complementam aparecem em destaque no Município de Campinas: a busca pela diminuição das barreiras físicas urbanas, como grandes vias que cortam a área urbana sem passarelas suficientes para permitir a passagem dos pedestres; e transformar a calçada em uma via administrada pela Secretaria de Transportes do Município, algo que não ocorre atualmente. Não é possível planejar o transporte desconsiderando o pedestre. Portanto, desconsiderar o seu principal espaço de circulação representa um grande equívoco.

De maneira geral, as políticas públicas foram capazes de transformar a cidade dos trilhos na cidade do automóvel. Portanto pode-se supor que elas sejam capazes de transformar a cidade novamente. Os eixos de transporte, indutores e induzidos ao crescimento da cidade, precisam estar atrelados aos meios coletivos. Sobretudo a partir da nova Constituição Federal de 1988, quando as responsabilidades de operação dos serviços de transporte urbano foram transferidas aos municípios, houve uma mudança significativa na elaboração das políticas para este setor – o que pode ser verificado com algumas ações como a de se admitir a exigência de mudança na estrutura rodoviária até então implantada, assim como de se dar ênfase aos transportes públicos, aos veículos não motorizados (bicicletas) e aos pedestres.

As leis de zoneamento, de uso e ocupação do solo devem estar em consonância com essa transformação, para estimular a criação de subcentros, combater as valorizações imobiliárias, eliminar os vazios urbanos, estimular a moradia nas áreas centrais. A localização dos

equipamentos urbanos deve seguir esta nova tendência de estarem localizados nos novos eixos, além de melhor distribuídos pela área urbana. Os subcentros seriam capazes de suprir apenas parte dos deslocamentos diários, principalmente aqueles essenciais como escolas, postos de saúde, bancos, entre outros, tomando-se o cuidado de não transformar essa parcial auto-suficiência, ao que Jacques Levy chama de uma desastrosa imobilidade (LEVY, 2000).

Os habitantes da cidade devem se sentir atraídos pelo transporte público e os órgãos públicos devem criar mecanismos para que isto ocorra. A redução da tarifa pela fidelidade ao transporte público das pessoas deve ser alcançada. Quanto mais a pessoa usa o serviço, mais vantagens ela deve ter, como ocorre em outros ramos da economia capitalista. A tarifa semanal, ou mensal, deve ser estudada. Após pagar pelo uso do transporte público por um determinado período, o passageiro se sentirá estimulado a usá-lo cada vez mais, para justificar seu investimento.

As políticas de transporte público, habitação e saneamento devem ser definidas em articulação, para que os erros de planejamento urbano do passado, no qual esses elementos estavam desconexos, não permaneçam. Essas devem também ser elaboradas no âmbito metropolitano, haja vista que os movimentos pendulares entre as cidades da RMC representam parcela importante do total dos deslocamentos diários e que a mancha urbana não é exclusiva de uma ou outra cidade, mas de uma área metropolizada. Nesse sentido, os estudos sobre os aspectos políticos, econômicos e sociais da RMC devem ser ampliados, pois servirão de suporte para a elaboração das políticas públicas.

A Geografia tem um papel fundamental na discussão e na elaboração de políticas públicas sobre o transporte de pessoas nas cidades, pois só no espaço é possível integrar todas as políticas – de habitação, de transporte, de saneamento, etc. Enquanto essas forem pensadas em gabinetes separados, os problemas enfrentados pelas pessoas nas cidades se perpetuarão. A superposição da hipermobilidade de pessoas, capitais, informações e mercadorias deve ser combatida com a valorização do espaço geográfico.

Há de se chegar a um ponto de equilíbrio sobre qual cidade queremos para o futuro, que só pode ser alcançado quando todos os grupos sociais tiverem espaço para participar. Se a cidade atual tende a eliminar os espaços comuns, necessários ao encontro e ao debate de ideias e posicionamentos políticos, esses devem se recriados (MONGIN, 2009). As soluções para a

cidade não podem ser as mesmas de antes, pois ela já se modificou com a sociedade que a constrói e reconstrói.

Não é possível pensar em equidade espacial na cidade de hoje, haja vista que a lógica capitalista a qual o mundo está inserido não permite acesso igual de oportunidades a todas as pessoas. Mas o desenvolvimento de novas políticas de transporte pode ser um dos mecanismos para redefinir espaços urbanos mais democráticos, que por sua vez, serão redefinidos pela sociedade que neles estabelece suas relações. Os estudos sobre as cidades não podem levar em conta apenas os aspectos econômicos, como tem ocorrido (MARICATO, 2001), assim como os estudos sobre transportes de pessoas não devem considerar apenas os trajetos casa-trabalho. Inúmeros motivos de deslocamentos na cidade permanecem obscurecidos pela falta de opções oferecidas pela atual distribuição espacial das redes de transporte e só são evidenciados quando o organiza por uma lógica que não é a da troca.

BIBLIOGRAFIAS UTILIZADAS

BADARÓ, R. S. C. – “*O Plano de Melhoramentos Urbanos de Campinas (1934 – 1962)*”. Dissertação de Mestrado. Escola de Engenharia da USP. São Carlos, 1986.

BAENINGER, Rosana – “*A População em Movimento*” – In - DAVANZO, Áurea M. Q., FONCECA, Rinaldo Barcia, e NEGREIROS, Rovená M. C. (Orgs.) “*Livro Verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas*” – Unicamp. Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional. Campinas, 2002.

BARAT, Josef – “*Evolução dos transportes no Brasil*”. Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Instituto de planejamento econômico e social. Rio de Janeiro, 1978.

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.

CADAVAL, Maurício E. G., GOMIDE, Alexandre – “*Mobilidade Urbana em Regiões Metropolitanas*” – In. - DAVANZO, Áurea M. Q., FONCECA, Rinaldo Barcia, e NEGREIROS, Rovená M. C. (Orgs.) “*Livro Verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas*” – Unicamp. Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional. Campinas, 2002.

CAIADO, Maria Célia Silva; PIRES, Maria Conceição Silvério – “*Campinas Metropolitana: transformações na estrutura urbana atual e desafios futuros*”. In “*Novas Metrôpoles Paulistas. População, vulnerabilidade e segregação*” – José Marcos Pinto da Cunha (Org.). Núcleo de Estudos de população / NEPO. Campinas, 2006.

CANO, Wilson – “*Raízes da concentração industrial em São Paulo*”. Editora Hucitec – 3ª edição. São Paulo, 1990.

CARPINTERO, Antonio C. C. – *“Momento de ruptura: As transformações no centro de Campinas na década dos cinqüenta”*. Coleção Campiniana – Centro de Memória, Unicamp. Campinas, 1996.

CASTELLS, Manuel – *“A questão urbana”* – Coleção Pensamento Crítico. Paz e Terra. Rio de Janeiro, 1983.

CASTRO, Flávio Antônio de – *“A farsa, os farsantes e os predadores: a estrutura jurídico-política do Estado burguês e a política de transporte coletivo urbano de Campinas: 1878-1999”*. Dissertação de Mestrado – IFCH. Unicamp. Campinas, 2000.

DAVANZO, Áurea M. Q., NEGREIROS, Rovená – *“A gestão das regiões metropolitanas do interior paulista: Região Metropolitana de Campinas e Região Metropolitana da Baixada Santista”*

In *“Novas Metrôpoles Paulistas. População, vulnerabilidade e segregação”* – José Marcos Pinto da Cunha (Org.). Núcleo de Estudos de população / NEPO. Campinas, 2006.

FERNANDES, Beatriz Leocádia – *“Sistema de transportes, meio ambiente e cidade: estudo de caso do município de Campinas”* – Dissertação de Mestrado – Unicamp. Campinas, 1996.

FERNANDES, Ana Cristina A.; BRANDÃO, Carlos A.; CANO, Wilson – *“A Região Metropolitana de Campinas: Análise integrada”*

In. *“A Região Metropolitana de Campinas. Urbanização, economia, finanças e meio ambiente”*. CANO, Wilson e BRANDÃO, Carlos A. (Coordenadores). Editora Unicamp. Volume 2. Campinas, 2002.

HADLER, Maria, S. D. – *“Trilhos da modernidade: Memórias e educação urbana dos sentidos”* – Tese de Doutorado. FE / Unicamp. Campinas, 2007.

HARVEY, David – “*A produção capitalista do espaço*”. 2ª Edição. Annablume Editora. São Paulo, 2006.

HARVEY, David – “*Condição Pós-Moderna*”. 13ª edição. Edições Loyola. São Paulo, 2004.

LEFEBVRE, Henry – “*O direito à Cidade*” – Editora Centauro. 4 edição. São Paulo, 2006.

LÉVY, Jacques – “*Os novos espaços da mobilidade*” – in Les Territoires de la Mobilité. Presses Universitaire de France (2000). Texto traduzido retirado do site: www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/issue/view/7

LIMONCIC, Flavio – “*A Civilização do Automóvel: A instalação da indústria automobilística no Brasil e a via brasileira para uma improvável modernidade fordista – 1956-1961*”. Tese de Doutorado. Universidade Federal do Rio de Janeiro. Rio de Janeiro, 1997.

MACHADO, Vívica Lé Sénéchal – “*O comportamento do brasileiro na faixa de pedestre: exemplo de uma intervenção cultural*” – Dissertação UNB, Instituto de Psicologia. Brasília, 2007.

Manual para a apresentação de propostas. Programa 9989: Mobilidade Urbana – Ministério das Cidades. Brasília, 2007.

MARICATO, Ermínia – “*Brasil, cidades. Alternativas para a crise urbana*” – 2ª Edição. Editora Vozes. Petrópolis, 2001.

MIRANDA, Zoraide Amarante, I. de – “*As terras que a cidade engoliu*” – In. - DAVANZO, Áurea M. Q., FONCECA, Rinaldo Barcia, e NEGREIROS, Rovena M. C. (Orgs.) “*Livro Verde: desafios para a gestão da Região Metropolitana de Campinas*” – Unicamp. Núcleo de Economia Social, Urbana e Regional. Campinas, 2002.

MONGIN, Olivier – “*A condição urbana: a cidade na era da globalização*” – Estação Liberdade. São Paulo, 2009.

PEREIRA, Sílvia Regina – *“Percurso urbano: mobilidade espacial, acessibilidade e o direito à cidade”*. Tese UNESP, Faculdade de Ciências e Tecnologia. Presidente Prudente, 2006.

PIRES, Maria Conceição Silvério – *“Morar na Metrópole: expansão urbana e mercado imobiliário na Região Metropolitana de Campinas”*. Tese IG – Unicamp. Campinas, 2007.

PlanMob: Construindo a cidade sustentável 1 – Caderno de referência para elaboração de Plano de Mobilidade Urbana. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. MCidades. Brasília, 2007.

Plano Diretor Participativo: Guia para a elaboração pelos municípios e cidadãos. Ministério das Cidades. Brasília, 2004.

Prefeitura municipal de Campinas – Plano de Transportes de Campinas, 1970.

Prefeitura municipal de Campinas – Plano Diretor Municipal, 1995.

Prefeitura municipal de Campinas – Plano Estrutural de transporte coletivo de Campinas, 1991.

Prefeitura municipal de Campinas – Sistema Estrutura de Transporte de Campinas – EMDEC, 2003.

Prefeitura Municipal de Campinas – Plano Diretor Municipal, 2006.

Programa Bicicleta Brasil – Caderno de referência para a elaboração de: Plano de Mobilidade por Bicicleta nas Cidades. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana. Ministério das Cidades. Brasília, 2007.

Programa Brasil Acessível 1, 2, 5 e 6. Construindo a cidade acessível. Programa Brasileiro de Acessibilidade Urbana. Secretaria Nacional de Transporte e da Mobilidade Urbana – Ministério das Cidades. 1ª Edição. Brasília, 2006.

RITTER, Jean – *Géographie des Transports* – 2ª Edição – Presses Universitaires de France, Paris, 1974.

RODRIGUES, Arlete Moysés – *“Moradia nas cidades brasileiras: habitação e especulação; o direito à moradia; os movimentos populares”*. Repensando a Geografia. Editora Contexto. São Paulo, 1988.

ROLNIK, Raquel – *“A cidade e a lei. Legislação, política urbana e territórios na cidade de São Paulo”* – 3ª Edição. Studio Nobel. São Paulo, 1997.

SANTOS, Antonio da Costa – *“Campinas, das origens ao futuro”* – Editora da Unicamp. Campinas, 2002.

SANTOS, Milton – *“A natureza do Espaço: Técnica e Tempo. Razão e Emoção”*. 3ª edição. Editora Hucitec. São Paulo, 1999.

_____ SANTOS, Milton – *“Por uma Economia Política da Cidade”* – Editora Hucitec. São Paulo, 1994-a.

_____ SANTOS, Milton – *“Técnica, Espaço, Tempo: Globalização e Meio Técnico-Científico Informacional”*. Editora Hucitec. São Paulo, 1994-b.

_____ SANTOS, Milton – *“A Urbanização Brasileira”* Editora Hucitec São Paulo, 1994-c

Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano – *“Política Nacional para o Transporte Urbano”*. Governo Federal. Brasília, 2002.

Secretaria Especial de Desenvolvimento Urbano – *“Indicadores de Transportes Urbanos”*. Governo Federal. Brasília, 2002 b.

SEMEGHINI, Ulysses Cidade – “*Campinas (1860 a 1980): Agricultura, industrialização e urbanização*” – Dissertação de Mestrado. Instituto de Economia da Unicamp. Campinas, 1988.

SILVA, Moacir M. F. – “*Geografia dos Transportes no Brasil*” – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Conselho Nacional de Geografia. Rio de Janeiro, 1949.

SINGER, Paul – “*Economia Política da Urbanização*” – Editora Contexto. 14ª Edição. São Paulo, 1998.

SOJA, Edward W. – “*Geografias Pós-Modernas*” – Jorge Zahar Editor. Rio de Janeiro, 1993.

TORRECILLAS, Sérgio M. e TRAVAINI, Gabriela P. – “*Aspectos jurídicos da outorga da concessão do serviço coletivo público, na modalidade convencional, em áreas no município de Campinas*” – EMDEC. Setransp. Prefeitura Municipal de Campinas, 2009.

ULIAN, Flávia – “*Sistemas de Transportes Terrestres de Passageiros em Tempos de Reestruturação Produtiva na Região Metropolitana de São Paulo*” – Tese de Doutorado da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo. São Paulo, 2008.

VASCONCELLOS, Eduardo A. – “*Transporte Urbano, espaço e equidade: análise das políticas públicas*” – Annablume Editora - 2ª edição. São Paulo, 2001.

VASCONCELLOS, Eduardo A. – “*Transporte Urbano nos países em desenvolvimento: reflexões e propostas*”. - Annablume Editora – 3ª edição. São Paulo, 2000.

VERDI, Adriana Renata – “*Metropolização de Campinas: possibilidades no entorno da Grande São Paulo*” – Dissertação de Mestrado. Departamento de Geografia/ FFLCH, USP. São Paulo, 1997.

BIBLIOGRAFIAS CONSULTADAS

Cadernos Técnicos – “Bilhetagem automática e gestão nos transportes públicos” – Volume 1. ANTP/BNDES. 2003.

Cadernos Técnicos – “Panorama da Mobilidade Urbana no Brasil – Tendências e Desafios” – Volume 3. ANTP/BNDES. 2006.

Cadernos Técnicos – “Acessibilidade nos Transportes” – Volume 4. ANTP/BNDES. 2006.

Cadernos Técnicos – “Integração nos transportes Públicos” – Volume 5. ANTP/BNDES. 2007.

Cadernos Técnicos – “Transporte Cicloviário” – Volume 7. ANTP/BNDES. 2007.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio – “Cidade de muros- Crime, segregação e cidadania em São Paulo” – Edusp. São Paulo, 2000.

CARLOS, Ana Fani – “A (re) produção do espaço urbano” – Edusp. São Paulo, 1994.

CASTRO, Maria Beatriz de – “O bonde na cidade: transportes públicos e desenvolvimento urbano” – Ed. Annablume. São Paulo, 2007.

JACOBS, Jane – “Morte e Vida de grandes cidades” – Martins Fontes Editora. 1ª Edição. São Paulo, 2001.

LAPA, José Roberto do Amaral – “A cidade: os cantos e os antros” – Editora Unicamp e Edusp. Campinas, 2008.

MACHADO, Vívica Lé Sénéchal – “O Comportamento do brasileiro na faixa de pedestre: exemplo de uma intervenção cultural” – Dissertação de Mestrado. Instituto de Psicologia / UNB. Brasília, 2007.

PARRA, Fernando Rojas – “Gestão do Transporte Público por Ônibus: os casos de Bogotá, Belo Horizonte e Curitiba” – Dissertação de Mestrado. Programa de Pós-Graduação em Gestão Urbana. PUC/PR. Curitiba, 2005.

PUPO, Celso Maria de Mello – “Campinas, seu bêmço e juventude” – Academia Campinense de Letras. N° 20. Campinas, 1969.

SOUSA, Maria Adélia de (Org.) – “A Metrópole e o futuro: refletindo sobre Campinas”- Edições Territorial. Campinas, 2008.

VAINER, Carlos – “Pátria, empresa e mercadoria: notas sobre a estratégia discursiva do Planejamento Estratégico Urbano”, in “A cidade do pensamento único: Desmanchando consensos”. Editora Vozes. 4ª Edição. Petrópolis/RJ, 2000.

SITES VISITADOS

www.tranz.com.br/cp/cpm.jpg

www.emplasa.sp.gov.br

www.emdec.com.br

www.transportes.gov.br/bit/ferro/all/inf-all.htm

www.infraero.gov.br

<http://www.campinas.sp.gov.br/governo/seplama/>

www.uff.br/geographia/ojs/index.php/geographia/issue/view/7

LEIS, DECRETOS E NORMAS

- NBR 09284 ABNT-03/1986. Pág. 04. Rio de Janeiro.
- Lei Municipal de Campinas n° 5078 de 26 de Março de 1981.
- Projeto de Lei Federal PL 1867/2007
- Decreto do Distrito Federal n° 16.645 de 25 de Julho de 1995.
- Decreto do Distrito Federal n° 17781 de 25 de Outubro de 1996.
- Decreto Municipal de Campinas n° 13.807 de 12 de Julho de 2001.
- Lei Federal n° 11.741 de 01 de Outubro de 2003. Dado referente a 2008.
- Decreto Federal n° 14.572 de 23 de Dezembro de 2003.
- Lei Municipal de Campinas n° 3213 de 17 de Fevereiro de 1965.
- Lei complementar do Estado de São Paulo n° 870 de 19 de Junho de 2000.
- Decreto Federal n° 5.296 de 02 de Dezembro de 2004.
- Lei Federal n° 10.257 de 10 de Julho de 2001