UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO
PROGRAMA DE PÓS GRADUAÇÃO EM ARQUITETURA E URBANISMO

DIMENSÕES PÚBLICAS EM ESPAÇOS DO COTIDIANO DE CIDADES MÉDIAS:

O EIXO SUL DE TRANSFORMAÇÃO URBANA DE LIMEIRA-SP

RAFAELA PAVANELLI CHAVES

ORIENTADOR: PROF. DR. EUGENIO FERNANDES QUEIROGA
ÁREA DE CONCENTRAÇÃO: PAISAGEM E AMBIENTE

SÃO PAULO
2022

Rafaela Pavanelli Chaves

Dimensões públicas em espaços do cotidiano de cidades médias: o Eixo Sul de transformação urbana de Limeira-SP

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Área de Concentração: Paisagem e Ambiente
Orientador: Prof. Dr. Eugenio Fernandes Queiroga

SÃO PAULO
2022

Autorizo a reprodução e divulgação total ou parcial deste trabalho, por qualquer meio convencional ou eletrônico, para fins de estudo e pesquisa, desde que citada a fonte.

e-mail: rafaela.pavanelli@outlook.com

Catalogação na Publicação
Serviço Técnico de Biblioteca
Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo

Chaves, Rafaela Pavanelli
Dimensões públicas em espaços do cotidiano de cidades médias: o Eixo Sul de transformação urbana de Limeira - SP / Rafaela Pavanelli Chaves; orientador Eugenio Fernandes Queiroga. - São Paulo, 2022.
176 p.

Dissertação (Mestrado) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo. Área de concentração: Paisagem e Ambiente.

1. Espaço Público. 2. Esfera Pública. 3. Vida Cotidiana. 4. Cidade Média. I. Queiroga, Eugenio Fernandes, orient. II. Título.

Elaborada eletronicamente através do formulário disponível em: <http://www.fau.usp.br/fichacatalografica/>

Nome: CHAVES, Rafaela Pavanelli.

Título: Dimensões públicas em espaços do cotidiano de cidades médias: o Eixo Sul de transformação urbana de Limeira - SP

Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo para obtenção do título de Mestre em Arquitetura e Urbanismo

Aprovado em:

Banca Examinadora

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Prof. Dr. _____ Instituição: _____

Julgamento: _____ Assinatura: _____

Para Carlos e Waldete,

que nunca deixaram de acreditar.

AGRADECIMENTOS

Em reconhecimento ao apoio recebido ao longo dos anos de desenvolvimento dessa dissertação, processo adverso e atribulado, mas de intenso crescimento pessoal e profissional, agradeço especialmente:

À FAUUSP, por despertar o carinho pela educação e abrir os caminhos da pesquisa.

Ao meu querido professor e orientador Eugenio Fernandes Queiroga, não apenas pela orientação desse trabalho, mas pelo amparo, incentivo e confiança recebidos desde os primeiros anos da graduação.

À Antonio Carlos Giocondo César, a quem agradeço pela primeira oportunidade na docência e confiança nesses anos de parceria profissional.

Aos alunos, pela motivação necessária para continuar buscando aprender e, humildemente, ensinar.

À Andréa Bombonati, pelo acolhimento e orientação nos piores momentos.

Aos meus familiares, especialmente Carlos, Waldete, Renata, Relton, Karen, André, Daniel, Felipe e Vitor, meus grandes amores e aqueles que suportaram comigo todos os altos e baixos e tornaram possível esse momento.

"O mundo é formado não apenas pelo que já existe,
mas pelo que pode efetivamente existir."

Milton Santos

RESUMO

Nesta pesquisa propõe-se investigar de que modo o planejamento, o projeto e a produção do tecido urbano e dos lugares públicos podem colaborar para a criação de espaços urbanos com maior diversidade, que favoreçam o convívio público e incrementem a esfera de vida pública. Elaborou-se um panorama geral do processo de expansão da cidade de Limeira, cidade média localizada no interior de São Paulo. O panorama foi construído a partir da análise dos principais eixos viários que induziram a expansão da urbanização, as continuidades ou fragmentações do tecido urbano e a segregação socioespacial. Foram elaboradas leituras de fragmentos urbanos localizados no Eixo Sul de Transformação Urbana, objeto empírico dessa investigação, com foco na análise sobre as qualidades socioambientais, a forma urbana e as vivências nos espaços públicos produzidos a partir da expansão contemporânea da urbanização.

Palavras-chave: espaço público; esfera pública; vida cotidiana; cidade média; Limeira–SP.

ABSTRACT

This researchy proposes to investigate how the planning, design and production of the urban tissue and public places can collaborate to create urban spaces with greater diversity, which favor public conviviality and increase the sphere of public life. An overview of the expansion process of the city of Limeira, a medium-sized city located in the interior of São Paulo, was elaborated. The panorama was constructed from the analysis of the main road axes that induced the expansion of urbanization, the continuities or fragmentations of the urban tissue and the socio-spatial segregation. Readings of urban fragments situaded in the South Axis of Urban Transformation, empirical object of this investigation, were formulated, focusing on the analysis of socio-environmental qualities, urban form and experiences in public spaces produced from the contemporary expansion of urbanization.

Keywords: *public space; public sphere; everyday; medium-sized cities; Limeira–SP.*

LISTA DE FIGURAS E TABELAS

Figura 01 - Esquema "natural" (esq.) e esquema em árvore (dir.). Fonte: ALEXANDER, 1965. **p.29**

Figura 02 - Delimitação da Região Metropolitana de Piracicaba. Fonte: EMPLASA, 2017. Editado pela autora. **p.44**

Figura 03 - A Megalópole do Sudeste do Brasil: eixos de estruturação e vetores de expansão. Fonte: QUEIROGA, 2001. Editado pela autora. **p.46**

Figura 04 - Estrutura rodoviária da Região Metropolitana de Piracicaba **p.47**

Figura 05 - Estruturação Urbana de Limeira de 1815 a 2005. Fonte: QUEIROZ, 2007. **p.57**

Figura 06 - Primeiro núcleo urbanizado de Limeira - 1876. Fonte: BUSCH, 2007. Adaptado pela autora. **p.58**

Figuras 07, 08 e 09 - Rua do Comércio, atual Rua Doutor Trajano de Barros Camargo, respectivamente: sem data, 1950, 2020. Fonte. Memórias de Limeira. **p.60**

Figura 10 - Viaduto Santa Cruz (construído na década de 1930) e Rua Capitão Bernardes da Silva, 1960. **p.61**

Figura 11 - Estação Ferroviária – 1890. Fonte: Página memórias de Limeira **p.61**

Figura 12 - Antiga Matriz – 1930. Fonte: Página memórias de Limeira **p.62**

Figura 13 – Praça da Antiga Matriz – 1930. Fonte: Página memórias de Limeira **p.62**

Figura 14 – Residências das vilas operárias São Paulo e Sant'Anna, em Limeira. Foto: Ana Rosa Machado de Ângelo, 2016. Fonte: ANGELO, 2017. **p.63**

Figura 15 – Evolução da malha urbana de Limeira - 1826 a 1940. Fonte: ANGELO, 2017. **p.64**

Figura 16 – Vista aérea da planta industrial da Cia Prada. Fonte: Acervo Nelson Petto **p.65**

Figura 17 – Evolução da malha urbana de Limeira - 1950 a 1979. Fonte: ÂNGELO, 2017. **p.67**

Figura 18 – Principais vias do município. Criação: Rafaela Pavanelli Chaves, sob fontes: Google Earth, e Mapa Urbano Digital de Limeira, 2020. **p.71**

Figura 19 – Evolução da malha urbana de Limeira – 1980 a 1990. Fonte: ÂNGELO, 2017. Adaptado pela autora. **p.72**

Figura 20 – Cortes esquemáticos das intervenções típicas junto aos córregos em cidades brasileiras. Fonte: Conrado Blanco de Souza, 2011. **p.74**

Figura 21 – Via Marginal junto ao Ribeirão Tatu, à direita. À esquerda do Ribeirão, linha férrea. Fonte: Google Street View, 2022. **p.75**

Figura 22 – Trecho do Anel Viário junto ao Córrego da Barroca Funda, em ambos os lados. Fonte: Google Street View, 2022. Destaque para as obras de contenção do talude. **p.75**

Figura 23 – Avenida Ana Carolina de Barros Levy, construída sobre córrego. Fonte: Google Street View, 2022 **p.75**

Figura 24 – Eixo do Ribeirão Tatu, com via Marginal e ferrovia nas laterais. Fonte: Google Earth, 2022. **p.76**

Figura 25 – APP urbana em área de urbanizada após 1970. Fonte: Google Earth, 2022 **p.76**

Figura 26 – [à esquerda] Localização da produção privada de habitação popular. Fonte: ÂNGELO, 2017. Adaptado pela autora **p.81**

Figura 27 – [à direita] Localização da produção pública de habitação popular. Fonte: ÂNGELO, 2017. Adaptado pela autora **p.81**

Figura 28 – Evolução da malha urbana de Limeira – 1980 a 1990. Fonte: ÂNGELO, 2017. Adaptado pela autora. **p.84**

Figura 29 – Macrozoneamento de Limeira. Fonte: Limeira, Plano Diretor Territorial e Ambiental, 2009. Adaptado pela autora. **p.85**

Figura 30 – Loteamento típico da zona rural do município, com uso misto residencial e de recreio. Fonte: Google Earth, 2021. **p.86**

Figura 31 – Propriedades produtivas, típicas das áreas agrícolas. Fonte: Google Earth, 2021. **p.86**

Figura 32 – Localização dos loteamentos residenciais fechados, incluindo a categoria "células residenciais", criada pela Prefeitura. Fonte: ÂNGELO, 2017. **p.87**

Figura 33 - Bairros Jardim Monte Carlo e Chácara Boa Vista da Graminha. Loteamentos fechados das camadas de alta renda. Fonte: Google Earth, 2021. **p.91**

Figura 34 – Pq. Residencial Abílio Pedro e Pq. Residencial Belinha Ometto. Loteamentos populares com menores lotes e maior densidade construtiva. Fonte: Google Earth, 2021. **p.91**

Figura 35 – Peça Publicitária do Residencial Florisa. Destaca-se a Rodovia SP-151 à direita e a paisagem rural, no entorno do loteamento. **p.95**

Figura 36 - Núcleos Urbanos Informais, 2018. Fonte: Limeira, Lei nº. 813 de 2018. Organização Julia Andrade e Rafaela Chaves, 2022. **p.97**

Figura 37 – Estrada LIM 340, passagem sob Rodovia Anhanguera. Acesso à Avenida Martin Lutero, Bairros dos Pires. Fonte: Google Street View, 2022. **p.98**

Figura 38 – Fotografia aérea do Viaduto da Barroca Funda. Autor desconhecido, 2021. **p.101**
Figura 39 – Localização do início da Avenida Doutor Lauro Corrêa da Silva e do Eixo Sul de Transformação Urbana. Fonte: Google Earth, 2021. Editado pela autora. **p.102**
Figura 40 – Localização do Eixo Sul de Transformação Urbana. Elaboração: Rafaela Pavanelli Chaves, sob fonte Mapa Urbano Digital, PML, 2022. **p.103**
Figuras 41 e 42 – Ponte do funil. Fonte: <mapio.net>, 2022. **p.103**
Figura 43 - Vista aérea do anel viário e Eixo Santa Bárbara. Fonte: Acervo pessoal Alessandra Natali Queiroz, 2004, com adaptações da autora. **p.104**
Figura 44 - Início do Eixo Sul. Fonte: Google Earth. Elaboração: Rafaela Chaves **p.105**
Figura 45 - Eixo Sul de Transformação Urbana. Fonte: Google Earth. Elaboração: Rafaela Chaves. **p.115**
Figura 46 – Passagem sob Viaduto. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.116**
Figura 47 – Calçada da Escola Estadual Gustavo Piccinini. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.121**
Figura 48 – Eixo Sul de Transformação urbana, TRECHO 1. Elaboração: Rafaela Chaves. Fonte: Google Earth, 2022. **p.122**
Figura 49 – Seção transversal 1. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022. **p.123**
Figura 50 – Seção transversal 2. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022. **p.123**
Figura 51 - Vista do viaduto da Barroca Funda. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.127**
Figura 52 – Obras de melhorias da drenagem para construção do Viaduto Barroca Funda. Fonte: Acervo pessoal, 2020. **p.128**
Figura 53 - Viaduto da Barroca Funda e Anel Viário. Foto: Acervo Pessoal, 2022**.** **p.128**
Figura 54 - Viaduto da Barroca Funda. Calçada e ciclofaixa. Foto: Acervo Pessoal, 2022. **p.129**
Figura 55 - Acesso de pedestres ao Viaduto da Barroca Funda. Verifica-se dificuldades na travessia. Foto: Acervo Pessoal, 2022. **p.129**
Figura 56 - Alagamento na rotatória da Barroca Funda. Foto: Autor desconhecido, 2019. **p.130**
Figura 57 - Obras de melhorias do "parque linear". Fonte: Acervo pessoal, 2020. **p.130**
Figura 58 - Muros de contorno do hipermercado. Fonte: Street View, 2021. **p.131**
Figura 59 - Vista interna do estacionamento do hipermercado. Foto: Acervo Pessoal, 2020. **p.131**
Figura 60 - Borda da APP localizada no Jd. Adélia Cavicchia. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.132**
Figura 61 - APP urbana localizada no Jd. Adélia Cavicchia. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.132**
Figura 62 - Vista da Avenida Dr. Lauro Correa da Silva. À direita vazio urbano; à esquerda condomínio residencial e lotes comerciais. Foto: Acervo pessoal, 2021. **p.133**
Figura 63 - Vista da Avenida, destaca-se a situação das calçadas. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.133**
Figura 64 - Vista da Avenida. Condomínio Parque Liberty. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.134**
Figura 65 - Acesso à Avenida Dr. Antonio de Luna, Jd. Aeroporto. Foto: Acervo pessoal, 2022**.** **p.134**
Figura 66 – Eixo Sul de Transformação urbana, TRECHO 2. Elaboração: Rafaela Chaves. Fonte: Google Earth. **p.135**
Figura 67 – Seção transversal 3. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022. **p.136**
Figura 68 – Seção transversal 4. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022. **p.136**
Figura 69 – Seção transversal 5. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022. **p.136**
Figura 70 – Vista de lanchonete em recuo de supermercado. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.140**
Figura 71 – Limite entre TRECHO 1 e 2. Rotatória de acesso aos bairros Jd. Aeroporto e Jd. Ipanema. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.141**
Figura 72 – Acesso à Rua José Alberto Campanini. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.141**
Figura 73 – Canteiro central no início do TRECHO 2. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.142**
Figura 74 – Grandes lotes de uso misto e presença vazios. Destaca-se a falta de conservação dos lotes desocupados e arborização viária escassa. Foto: Acervo pessoal, 2020. **p.143**
Figura 75 – Travessia em frente ao Condomínio London. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.143**
Figura 76 – Comércio ambulante ou estacionamentos "ocupam" lotes vazios. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.144**
Figura 77 – Grandes estabelecimentos comercias focados em produtos de consumo cotidiano. Destaca para o supermercado (à direita) e loja de utilidades domésticas (à esquerda). Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.144**
Figura 78 – Comércio ambulante instalado em área de grande circulação. Destaque para o aproveitamento não planejado da área de asfalto "ocioso" gerado por alterações no trânsito. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.145**
Figura 79 – Calçada dos estabelecimentos com estacionamento frontal. Destaque para inclinação transversal do passeio e para as lombadas eletrônicas. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.145**

Figura 80 – Uso de terreno desocupado como estacionamento improvisado para igreja. Destaque para o comércio ambulante e para os edifícios de lojas e salas comerciais, característicos do trecho. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.146**
Figura 81 – Estacionamento improvisado em lote desocupado. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.146**
Figura 82 – Travessia elevada em frente da escola e igreja. Destaque para as grades na calçada. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.147**
Figura 83 – Arborização viária de grande porte no TRECHO 2. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.147**
Figura 84 – Calçadas amplas, porém sujas. Destaque para as grades de proteção. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.148**
Figuras 85 e 86 – Canteiro central com calçada, talude e instalações improvisadas para os trailers. Observa-se maior arborização no canteiro central e obstáculos na calçada, além de falta de conservação e limpeza pública. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.149**
Figura 87 – Canteiro central ocupado por trailers e mobiliário improvisado. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.150**
Figura 88 – Comércio popular do Jardim do Lago. Variedade de estabelecimentos e construções improvisadas. Destaque para as vagas de estacionamento sempre ocupadas. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.150**
Figura 89 – Canteiro central mal conservado, com mobiliário improvisado pelos comerciantes, mato alto e sinalização viária desgastada. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.151**
Figuras 90 - Entrada típica dos condomínios de chácaras de recreio. Início da área "rururbana" no TRECHO 2. Foto: Acervo pessoal, 2022 **p.151**
Figuras 91 e 92 – Limite entre TRECHO 2 e 3. Avenida duplicada se "abre" em três eixos diferentes - um no sentido centro, dois no sentido bairro. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.152**
Figura 93 – Eixo Sul de Transformação urbana, TRECHO 3. Elaboração: Rafaela Chaves. Fonte: Google Earth. **p.153**
Figura 94 – Seção transversal 6. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022. **p.154**
Figura 95 – Seção transversal 7. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022. **p.154**
Figura 96 – Seção transversal 8. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022. **p.154**
Figura 97 – Conjuntos habitacionais PMCMV entre grandes glebas não loteadas e chácaras de recreio. Foto: Construtora FYP, 2019. **p.157**
Figura 98 – Condomínio Varandas do Jardim do Lago I e II. Destaque para o grande vazio onde, com frequência, ocorrem incêndios de grandes proporções. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.157**
Figura 99 – Condomínio Varandas do Jardim do Lago II e com pequenos lotes comercias em frente à Avenida. Destaque para trecho não duplicado em frente ao terreno desocupado. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.158**
Figura 100 – Comércio ambulante em trecho da Avenida não duplicado próximo ao Condomínio Varandas do Jardim do Lago. Destaque para trecho sem calçadas. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.158**
Figura 101 – Paróquia Santo Antonio e área de eventos. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.159**
Figura 102 – Paróquia Santo Antonio e área de eventos. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.159**
Figura 103 – Muros e entrada do condomínio de chácaras Estância Eldorado. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.160**
Figura 104 – Pedestres circulando por ciclovias e faixas de veículos por falta de passeios, sobretudo em frente as chácaras e lotes vazios. Foto: Acervo pessoal, 2020. **p.160**
Figura 105 – Sinalização viária. Trechos com baixa circulação tem detalhes de sinalização enquanto outros trechos não possuem infraestrutura mínima. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.161**
Figura 106 – Ponto final da linha 400 - "Rapidão Sul", Residencial Palmeira Real. Á direita vazio urbano, à esquerda propriedade rural com produção de cana-de-açúcar. Ausência completa de passeios. Foto: Acervo pessoal, 2022. **p.161**
Figura 107 – Final do Eixo Sul, início da Estrada Municipal LIM 020 e LIM269 **p.162**

Tabela 01: Loteamentos do Eixo Sul a partir de 1980. Fonte: prefeitura Municipal de Limeira. Organização: Rafaela Chaves , 2022. **p.110**

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO **p.1**

CAPÍTULO 1. A DIMENSÃO COTIDIANA E A ESFERA DE VIDA PÚBLICA **p.5**

1.1. A cidade contemporânea e a esfera de vida pública p.6

1.2. Novas formas e complexidades da esfera de vida pública contemporânea p.8

1.3. Da relevância da esfera pública para a realidade brasileira p.17

1.4. O lugar público na cidade contemporânea brasileira p.20

1.5. A forma urbana e a imagem da cidade p.25

CAPÍTULO 2. O PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA DE LIMEIRA: DISPERSÃO, DESCONEXÃO E SEGREGAÇÃO **p.36**

2.1. Considerações iniciais sobre as cidades médias do interior paulista p.37

2.2. Limeira no contexto da Região Metropolitana de Piracicaba p.43

2.3. Economia e o processo de expansão urbana p.50

2.4. Estruturação da malha urbana e suas (des)conexões p.55

2.5. Expansão urbana no século XXI p.87

CAPÍTULO 3. OS LUGARES PÚBLICOS NO EIXO SUL DE TRANSFORMAÇÃO URBANA **p.99**

3.1. O lugar público: a dimensão cotidiana e a forma urbana p.100

3.2. O Eixo Sul transformação urbana p.101

3.3. Leituras urbanas p.117

3.3.1. Fragmentos do espaço urbano - Trecho 1 p.123

3.3.2. Fragmentos do espaço urbano - Trecho 2 p.136

3.3.3. Fragmentos do espaço urbano - Trecho 3 p.154

CONSIDERAÇÕES FINAIS **p.164**

4.1 Passagens e permanências p.165

4.2 As três leituras p.166

4.3 Os lugares públicos no eixo sul de transformação urbana p.168

REFERÊNCIAS **p.171**

INTRODUÇÃO

A proposta desse trabalho deriva de questões acerca do processo de expansão urbana e das relações dinâmicas entre espaço urbano produzido e suas vivências, com ênfase na dimensão cotidiana da vida pública.

Nessa dissertação, entende-se as cidades como lugares propícios à troca de informações, por intermédio de contatos diretos e imprevistos entre indivíduos (KOHLSDORF, 1996) e a experiência do espaço urbano relacionada de modo dinâmico à sociedade e à materialidade (RUPF, 2015). Dessa forma, entende-se que o tecido urbano e a forma física da cidade, não apenas dão suporte, mas condicionam as possibilidades de realização das ações, em um processo de contínua transformação.

A partir dos anos 2000 a produção do espaço urbano nas cidades médias brasileiras acelerou-se expressivamente, com grande aumento da oferta de novos produtos imobiliários, entre eles condomínios verticais e horizontais, loteamentos destinados a diversos segmentos sociais, que juntos promoveram a transformação da paisagem e "borraram" os limites entre o rural e o urbano (OTERO, 2016). O conjunto dessas alterações tem causado a reestruturação urbana de diversas cidades médias, alterando as dinâmicas e condicionantes que configuraram seus espaços intraurbanos até o século XX.

A visível mudança das características de expansão das cidades na contemporaneidade revela o forte processo de transformação que o fenômeno urbano tem passado nos últimos anos. O atual modelo de crescimento das cidades assume a forma descentralizada e dispersa, que incorre em profundas rupturas no perfil da urbanização brasileira (ÂNGELO, 2017).

Verifica-se tal ocorrência a partir da observação do processo de urbanização da cidade de Limeira, que pode ser organizado em três fases: a primeira de

crescimento contíguo e nucleado, a segunda de crescimento disperso centralizado e a terceira de crescimento disperso descentralizado, que assinala o período mais recente da urbanização (ÂNGELO, 2017). Acredita-se que a forma urbana gerada pela cidade dispersa não favorece a participação democrática dos indivíduos na esfera de vida pública geral, ou política.

Como método de investigação elaborou-se um panorama geral da expansão da cidade de Limeira, localizada no interior de São Paulo, com a contribuição dos textos de Alessandra Queiroz, Ana Rosa de Ângelo e Eduardo Manfredini. Nesse panorama evidencia-se as características comuns aos processos de expansão de outros municípios do Estado e procurou-se também destacar suas especificidades. O panorama foi construído a partir da análise dos principais eixos viários que induziram a expansão da urbanização, as continuidades ou fragmentações do tecido urbano e a segregação socioespacial, com foco na análise sobre os espaços públicos produzidos na expansão contemporânea.

O Eixo Sul de Transformação Urbana foi definido como objeto empírico para a investigação que teve o intuito de apreender as relações entre espaço urbano e vivências cotidianas. A escolha do eixo, uma avenida, espaço livre público por excelência, se deu pela intensa dinâmica de fluxos, atividades e pessoas, pela rica diversidade de usos, formas, potenciais e conflitos à apropriação e ao encontro público, propiciando uma leitura e interpretação sobre a base empírica que estimula a reflexão sobre o tema proposto.

Além disso, o Eixo Sul de Transformação Urbana se caracteriza como um dos mais importantes eixos de expansão contemporânea da cidade, onde atualmente se verifica a produção de tecido urbano disperso, imensos vazios, sistema viário fragmentado e mobilidade focada no automóvel. Verifica-se a ausência de diretrizes públicas de expansão focadas na oferta de espaços públicos de qualidade que possam trazer vitalidade às vivências urbanas e incrementar a esfera de vida pública.

A partir do objeto de investigação propõe-se a análise dos espaços livres públicos como "lugares públicos", entendendo-os como a dimensão espacial do cotidiano e *locus* da esfera de vida pública. As principais bases para construção do referencial teórico foram os conceitos de Milton Santos e de Eugenio Queiroga relativos ao espaço humano e às dimensões públicas do espaço urbano contemporâneo.

Investiga-se de que modo o planejamento, o projeto e a produção do tecido urbano e dos lugares públicos podem colaborar para a criação de espaços urbanos com maior diversidade, que favoreçam as trocas e o convívio público. Examina-se relações entre os processos socioespaciais de apropriação do espaço urbano e a forma urbana contemporânea, pois, acredita-se que o gesto do projeto não condiciona, mas sim possibilita novas vivências, assim como, pode inibir ou coibir a atividade pública (RUPF, 2015).

Os levantamentos de campo têm como principais referências os estudos de Lucrécia Ferrara de leitura do ambiente urbano; de Sun Alex, que utiliza o método de avaliação pós-ocupação e o desenho como ferramenta de investigação; de Jan Gehl e Birgitte Svarre que defendem a observação direta para o desenvolvimento de investigações sobre a vitalidade urbana.

Destaca-se o registro fotográfico como importante instrumento de análise e levantamento de campo. Com o uso da fotografia foi possível documentar as condições estruturais dos espaços estudados, os usos e apropriações em diferentes fragmentos espaciais e temporais. Além do registro fotográfico, foram utilizados outros tipos complementares de leitura do espaço tais como mapas e desenhos.

Com essa investigação pretende-se contribuir para os estudos urbanísticos contemporâneos das cidades médias, especialmente para a compreensão dos processos socioespaciais de apropriação dos espaços e a forma urbana, colaborando para a análise dos seus lugares públicos. Pretende-se colaborar com

a construção de conhecimento mais abrangente acerca do olhar do arquiteto urbanista sobre a esfera de vida pública brasileira, considerando o processo contemporâneo de reestruturação espacial das cidades médias e buscando a compreensão da relevância do lugar público para a cidade e a vitalidade urbana.

A dissertação se estrutura em três capítulos: O Capítulo 1 apresenta os fundamentos teóricos da pesquisa, criando base conceitual para a investigação proposta. Com aspectos conceituais sobre a esfera de vida pública, a dimensão do lugar público, a forma urbana e imagem da cidade.

No Capítulo 2 apresenta-se, de forma geral, o objeto empírico da investigação e realiza uma discussão sobre o conceito de cidades médias e a relevância dos estudos sobre as cidades desse porte. Apresenta a seguir a cidade de Limeira e o contexto no qual está inserida, a Região Metropolitana de Piracicaba, as dinâmicas regionais que permearam sua evolução urbana, apresentando por último um panorama da expansão urbana a partir da análise das características da malha urbana e suas (des)conexões.

O Capítulo 3 tem enfoque na apresentação do recorte da investigação e segue com o reconhecimento do objeto empírico, o Eixo Sul de Transformação Urbana, a partir do levantamento de dados atualizados sobre a área objeto de estudo. Esse capítulo consiste no trabalho de campo, com o qual se buscou compreender e refletir sobre os materiais gerados pelas leituras dos três trechos percorridos em campo.

A última parte da dissertação consiste nas considerações finais, retomando as discussões dos três capítulos anteriores. Nessa parte são apresentadas algumas reflexões quanto às relações apreendidas na área objeto de estudo e se realizam breves considerações sobre os três trechos investigados. Os resultados obtidos no trabalho empírico se validam e se complementam com as discussões teóricas e com a pesquisa contextual sobre o Eixo Sul de Transformação Urbana.

CAPÍTULO 1

A DIMENSÃO COTIDIANA E A ESFERA DE VIDA PÚBLICA

1.1. A CIDADE CONTEMPORÂNEA E A ESFERA DE VIDA PÚBLICA

As cidades são, historicamente, lugares propícios à troca de informações, por intermédio de contatos diretos e imprevistos entre indivíduos (KOHLSDORF, 1996). No século XXI o desempenho dessas funções de trocas e convergências se apresenta com maior complexidade nas cidades, pois o espaço urbano reúne grande variedade de conteúdos técnicos e socioeconômicos atrelados a uma rica diversidade socioespacial.

A experiência do espaço urbano se relaciona dinamicamente a sociedade e a materialidade (RUPF, 2015). O território, o tecido urbano, a forma física da cidade, não apenas dão suporte, mas influenciam as possibilidades de realização das ações, em um processo de contínua transformação. Nesse sentido, Kohlsdorf (1996), define espaço urbano e sociedade como "duas faces da mesma moeda":

> (...) o espaço é um aspecto estrutural da cidade. Seu papel supera o conceito sociológico de suporte de atividades, pois não é um meio rígido e neutro, mas capaz de oferecer possibilidades e restrições à realização de práticas. Sua natureza social implica que o espaço da cidade seja necessariamente histórico, no sentido de posicionado em marcos temporais, geográficos e culturais. Em outras palavras, esse espaço é sempre concreto, possuindo qualidades físicas em convivência com seus atributos sociais. Mas não é um fenômeno estático, pois encontra-se em permanente transformação por causa, novamente, de sua natureza social. Portanto, faz sentido descrever-se o objeto da arquitetura – do urbanismo - como espaço físico, transformado por agentes sociais, que o produzem com finalidades colocadas pelos grupos que detêm os meios de produção e a gerência dos lugares. (KOHLSDORF, 1996, p.22).

Embora criada por diversos atores e mediada por estruturas de poder, a cidade é o lugar onde há mais mobilidade e consequentemente mais encontros. Milton Santos ressalta a importância da proximidade e da coexistência de indivíduos diversos nos espaços da cidade, sobretudo nas cidades grandes: "A anarquia atual da cidade grande lhe assegura um maior número de deslocamentos, enquanto a geração de relações interpessoais é ainda mais intensa" (SANTOS, 2017, p.319).

Esse intercâmbio entre pessoas cria condição para infinitos acontecimentos, solicitações e para relações que se acumulam, que são matrizes de trocas simbólicas que se multiplicam, diversificam, renovam e que unem emoção e razão. Para Milton Santos, a noção de sociabilidade será tanto mais intensa quanto maior a proximidade entre as pessoas envolvidas e as cidades, com sua gama infinita de situações, são fábrica de relações numerosas, frequentes e densas que permitem a existência da diversidade e de múltiplas formas de comunicação e ação (SANTOS, 2017).

A noção de copresença – condição de vizinhança – é dada pelo território compartido que impõe a interdependência como base de operação da comunidade e media o exercício dos papéis específicos de cada um. A "pressão humana" é resultado da acumulação crescente dos homens em espaços limitados, como um fator de mudança qualitativa e rápida das relações sociais no mundo contemporâneo (SANTOS, 2017).

A cidade é então, em sua complexidade, condição de convívio, interação e processos comunicativos. Essa vida que acontece "em público", que acolhe esses processos, ações e relações que se desenvolvem na cidade, é conceituada nesse trabalho como "esfera pública geral" conforme Queiroga (2012).

Queiroga amplia, para a sociedade contemporânea, os conceitos de "esfera de vida pública" de Hannah Arendt – espaço da ação política - e de Jürgen Habermas – espaço da ação comunicativa[1]. Para o autor, esfera pública geral é "toda a vida "em público", incluindo o debate público (político e intelectual), a ação comunicativa, inclusive cotidiana e qualquer outra ação que se compartilhe "em público", seja no espaço real, seja no espaço virtual" (QUEIROGA, 2012, p.49).

De acordo com o autor, a esfera pública é lugar de manifestação das contradições e conflitos da sociedade, onde é possível a discussão e

[1] Sobre o desenvolvimento do conceito de esfera de vida pública geral cf. QUEIROGA, 2012.

estabelecimento do movimento dialético entre conflito e acordo, seja na esfera pública geral, ou política. E é no espaço público que a esfera pública tem maior possibilidades de acontecer. O autor reitera que a esfera pública inclui também a esfera de vida cotidiana. As ações cotidianas, mesmo aquelas que não políticas por finalidade, tem qualidades que devem ser reconhecidas.

> (...) O convívio público, voluntário ou involuntário, possui um grau de civilidade que, em harmonia ou em conflito, já se constitui parte da vida pública, integrante da esfera pública geral. A vida em público é já um importante elemento para a consciência da alteridade, base potencial para a ação (política) arendtiana, ou comunicativa habermasiana. Nesse sentido, a esfera pública política – esfera pública *stricto sensu* - seria como a ponta de um iceberg, cuja totalidade inclui compreender toda a vida em público, a esfera pública geral - esfera pública *lato sensu* (QUEIROGA, 2012, p.49).

É importante ressaltar que a esfera pública contemporânea – *lato sensu ou stricto sensu* – tem como suporte não apenas os espaços físicos, públicos ou não[2], mas também os meios virtuais, midiáticos e telecomunicacionais que ampliam as possiblidades de comunicação e representação de indivíduos e de grupos sociais. No contexto contemporâneo o espaço virtual não substitui e sim potencializa a importância do espaço concreto.

1.2. NOVAS FORMAS E COMPLEXIDADES DA ESFERA DE VIDA PÚBLICA CONTEMPORÂNEA

As cidades contemporâneas estão imersas em graus diversos do processo de globalização, em meio ao avanço técnico-científico-informacional e comunicacional. "Este atual período caracterizado por rápidas mudanças, fluidez e incertezas teve início nas décadas de 1970 e 1980 com a passagem do sistema industrial fordista para o sistema de acumulação flexível de capital" (RUPF, 2015, p.32). Esse novo modo de produção capitalista se apoia na flexibilidade dos

[2] Sobre a discussão relativa à propriedade e usos dos espaços livres Cf. Queiroga, 2012. Capítulo 2.

processos, do mercado de trabalho, dos produtos e dos padrões de consumo, do avanço tecnológico e da redução de custos de comunicação e mobilidade.

A flexibilização da economia aponta importantes mudanças sobretudo no nível produtivo, como a internacionalização das economias locais e padronização de preços, produtos e qualidade. A produção flexível tem como características principais a produção em massa, a automação, externalização, descentralização e especialização de partes da produção, diminuindo os níveis hierárquicos e causando desemprego duradouro.

A contínua segmentação do mercado de trabalho causa maior polarização na estrutura social, na qual grande parte dos trabalhadores está empregada em subcontratadas enquanto a menor parte, composta por trabalhadores com elevados níveis de educação formal, está empregada nas grandes organizações. Organizações que são os grandes atores atuais da vida internacional (SANTOS, 2017).

A instalação da produção flexível, da economia mundializada, vem aumentando as desigualdades entre ricos e pobres, dando maior espaço para a acomodação desse "poder global". Para Milton Santos (2017), na economia mundializada os meios de produção, circulação e distribuição se tornam cada vez mais independentes de condições propriamente locais devido a rapidez na evolução e difusão das técnicas, especialmente dos sistemas de informação que tornam possível a ação unificada em escala global, que atenda às necessidades de funcionamento das organizações, sobretudo as globais e transnacionais.

Com a modernização contemporânea todos os lugares se mundializam (SANTOS, 2017), mas não de forma homogênea. Existem lugares globais simples e lugares globais complexos. Nos lugares simples apenas alguns vetores da modernidade se instalam. Isso porque o processo de difusão das técnicas é desigual e sua implantação é seletiva sobre o espaço, uma vez que em um mesmo recorte territorial coexistem subsistemas técnicos de diferentes datas – as chamadas

rugosidades (SANTOS, 2017) impossibilitando a homogeneidade na implantação das técnicas.

> Junto com a unicidade das técnicas e a convergência dos momentos, a mais-valia no nível global contribui para ampliar e aprofundar o processo de internacionalização, que alcança um novo patamar. Agora, tudo se mundializa: a produção, o produto, o dinheiro, o crédito, a dívida, o consumo, a política e a cultura. Esse conjunto de mundializações, em que cada uma sustenta, arrasta, ajuda a impor a outra, merece o nome de globalização (SANTOS, 2017 p.204,).

No entanto, a fluidez e velocidade da globalização não está disponível ou acessível a todos. As desigualdades se tornam ainda maiores no mundo globalizado, que gera maior compartimentação e fragmentação do território, aumentando as disparidades socioespaciais. Milton Santos afirma que não há um espaço global único, mas espaços de globalização, espaços que se mundializam de formas diversas, de acordo com suas condições mais ou menos adequadas (SANTOS, 2017).

A cultura popular de massa, do espetáculo, o utilitarismo, o imediatismo, a ética individualista e o consumismo, dado como lei permanente da vida pelas forças do mercado (e pelo próprio poder público no caso do Brasil), são as bases da sociabilidade da nova vida moderna (SANTOS, 2013).

Apesar disso, a homogeneização da cultura de massas, os espaços dos fluxos velozes e os atores hegemônicos não são capazes de eliminar o espaço banal – espaço de todos, que se opõe ao espaço econômico do poder hegemônico – a vibração constante dos lugares de experiências do cotidiano (SANTOS, 2017). Dessa forma, cada lugar, ao mesmo tempo que abriga os vetores da modernização global, se opõe e cria uma contraordem, das vivências, das pessoas, da cultura e da resistência à ordem global.

As transformações nas dinâmicas socioeconômicas globais estão intrinsecamente relacionadas às mudanças nas dinâmicas do espaço urbano que adquire formas cada vez mais complexas (RUPF, 2015). Nos últimos 40 anos o

tempo urbano afasta-se de seus referenciais tradicionais, distanciando-se daqueles definidos pela cidade industrial e entrando na era dos serviços (BENFATTI; QUEIROGA; SILVA; 2010.)

As mudanças do mercado de trabalho e flexibilização das jornadas geram novas relações de trabalho e de rotina, a partir da disponibilidade de "tempo livre" e da possibilidade de incorporar funções de trabalho e de lazer ao ambiente privado da habitação. Cria-se maior autonomia no ritmo de vida do indivíduo, assim como uma crescente individualização da produção e consumo, expandindo os horizontes da vida cotidiana (ibid.).

O aumento da mobilidade gerada pela popularização do automóvel e a ampliação dos sistemas de transporte público permitiram, em parte, maior deslocamento espacial e mudaram as relações de proximidade e afastamento. Entretanto, as possibilidades de deslocamento aumentam as distancias em relação a habitação e emprego o que gera necessidade de mais deslocamento das famílias, maior custo de vida e maiores períodos de deslocamentos, sobretudo para as camadas populares.

A urbanização característica desse momento se estrutura predominantemente a partir da expansão fragmentada do território. A maior mobilidade de parcela da população favorece a implantação de condomínios fechados e shoppings centers, incentivando o uso de espaços privados para boa parte das atividades e relações sociais. Para Macedo (2012) a década de 1990 indicaria, pelo seu modelo de urbanização dispersa, um recuo da importância do espaço público na cultura urbana contemporânea.

A criação de condomínios e loteamentos fechados por todo Brasil ganhou força a partir da disseminação do discurso da insegurança e do medo, apoiado pelo aumento da desigualdade social e da violência urbana a partir da década de 1980. Para Teresa Caldeira (2000), os loteamentos e condomínios fechados são o principal instrumento desse "novo" padrão de segregação urbana, denominando-os de

“enclaves fortificados”. Tais enclaves são compreendidos por espaço privatizados, fechados e monitorados com estruturas voltadas à habitação, diversão, trabalho e consumo.

Para a autora esses novos espaços privatizados atraem aqueles que estão abandonando o espaço de convívio tradicional da rua para os pobres e marginalizados, gerando maior segregação socioespacial e fragmentação do tecido urbano. “O novo meio urbano reforça e valoriza desigualdades e separações e é, portanto, um espaço não democrático e não moderno” (CALDEIRA, 2000, p.11). Corrobora com essa ideia Eneida Mendonça (2007), que afirma que a heterogeneidade social não é desejada no interior desses enclaves e mesmo sendo espaços de uso coletivo, eles transformam o caráter do espaço público devido às limitações socioespaciais que criam.

O novo cotidiano urbano se transforma diante dos novos padrões socioeconômicos. A esfera pública recebe novos conteúdos, novas formas de expressão e complexidade: articula-se o local e o global, as relações públicas e privadas, as novas dinâmicas espaciais às já existentes (RUPF, 2015). Nesse contexto, as relações entre púbico e privado vão além da separação de propriedade. Alguns espaços privados passam a acolher parte a vida coletiva que antes acontecia nas ruas, praças e parques. São eles mercados, shoppings centers, espaços de suporte ao transporte público, igrejas e templos, ginásios, academias e muitos outros espaços privados que passam a abrigar parte da vida cotidiana, a vida “em público” contemporânea (QUEIROGA, 2012).

As dinâmicas da sociedade assim como as relações socioespaciais na cidade contemporânea sofreram profundas alterações devido ao avanço das tecnologias de informação e comunicação, sobretudo a popularização da internet. Novas formas de lazer, convívio e comunicação foram criadas e são cada vez mais limitadas a ações individuais e em ambientes privados. Porém, ao contrário do que o senso comum acredita, o desenvolvimento da telemática não diminui e não

substitui o deslocamento de bens e pessoas, ou mesmo o uso dos espaços "reais", levando a um declínio da vida pública[3]. Autores como Queiroga (2012), Ascher (2001) e Santos (2017) observam que algumas atividades desenvolvidas em público podem ser valorizadas pelos meios digitais:

> Na contemporaneidade, momento em que se impõe o uso de novas tecnologias informacionais e telecomunicacionais e em que se satura o cotidiano com imagens, a copresença (condição para a existência dos lugares), se torna ainda mais relevante. Os lugares públicos permitem a apreensão de diferenças, desigualdades, conflitos e acordos. Tais lugares e ações não são antagônicos aos meios telemáticos; pelo contrário, essas tecnologias começam a oportunizar ações – sociais e políticas – e interações entre espaços reais e virtuais em várias escalas. (QUEIROGA, 2012, p.263).

O amplo acesso a televisão, ao computador e ao telefone móvel com internet possibilita aos diversos estratos sociais o compartilhamento de informações, opiniões, eventos, localizações e denúncias em tempo real. Os meios técnicos, informacionais e comunicacionais desenvolvidos e utilizados pelos atores hegemônicos possibilitam novas formas de ação e comunicação, que se adaptam a todos os meios e culturas, descentralizando a difusão do novo que passa a ser do domínio de um maior número de pessoas (SANTOS, 2013).

São os indivíduos menos inseridos no contexto da globalização, os homens lentos - pobres, minoritários, migrantes, entre outros - que, por sua condição de luta, possibilitam uma tomada de consciência, uma descoberta de um novo saber, uma política dos de baixo, baseada no cotidiano vivido por todos e alimentada pela necessidade de continuar existindo. Esse seria um processo vagaroso, iniciado no cotidiano, pelo entendimento sistemático das situações e das manifestações de insatisfação com o vigente. Produz-se assim uma nova centralidade do social, o que constitui, também, uma nova base para a afirmação do reino da política.

A internet, ambiente de descontração, entretenimento, estudo e trabalho e política tem sido ferramenta fundamental para a vida contemporânea,

[3] Entre outros cf. SENNET, 1988, passim.

especialmente durante a pandemia da COVID-19 iniciada em 2020. Os últimos anos já haviam dado destaque a internet por seu desempenho de difundir ideias e de mobilizar a sociedade, sobretudo por meio das redes sociais.

Em 2011 eclodiram diversos movimentos sociais pelo mundo, com protestos e reivindicações locais, mas que se apoiaram na consciência global de solidariedade mútua. A chamada "primavera árabe", protagonizada por países do norte da África, foi fato inédito na região, onde ditadores e dinastias foram tirados do poder pela população. Países da Europa se manifestaram devido à recessão econômica e a falta de emprego. Os subúrbios de Londres se manifestaram por direitos civis. O Chile, contra o sistema de ensino vigente. Nos EUA, os protestos foram contra a especulação financeira e as políticas neoliberais, responsabilizadas pela crise de 2008. Essa última manifestação teve a maior repercussão mundial entre os protestos do período, mobilizando outras metrópoles mundiais.

O que distingue tais manifestações é o caráter global de suas reivindicações e a grande mobilização virtual que levou aos espaços públicos mais simbólicos de cada uma das localidades, milhares, em alguns casos milhões de pessoas, alinhadas virtualmente em suas pautas e no questionamento das ordens vigentes.

No momento em que os movimentos políticos se apropriam dos espaços públicos, adquirem visibilidade e maior força para a luta pelo direito à cidade (RUPF, 2015). Segundo Harvey (2012, p.59) "o poder coletivo de corpos no espaço público continua sendo o instrumento mais efetivo de oposição, quando o acesso a todos os outros meios está bloqueado (...) são os corpos na rua e praças, não o fluxo de sentimentos no *twitter* ou *facebook*, que realmente importam".

Em 2013, eclodiram por cidades de todo o Brasil grandes manifestações, nas quais multidões foram às ruas questionar os modelos de desenvolvimento e as formas de fazer política vigentes no país. Diversos assuntos estavam em pauta, entre eles o aumento de passagens e qualidade de transporte público, os gastos com os megaeventos (Copa do Mundo e Olimpíadas) e suas implicações. Segundo

Raquel Rolnik (2013, p) as multidões na rua formavam "um concerto dissonante, múltiplo, com elementos progressistas e de liberdade, mas também de conservadorismo e brutalidade, aliás presentes na própria sociedade brasileira.

Assim como o ocorrido em 2011, as redes sociais tiveram um papel crucial nos protestos brasileiros de 2013. Foram fundamentais para atrair um número maior de pessoas para as manifestações, que se organizaram de maneira descentralizada por todo o país. Inicialmente, elas serviram como um espaço virtual de organização dos protestos e, mais tarde, para repercutir os desdobramentos das manifestações.

Para Leonardo Sakamoto,

> (...) as tecnologias de informação e comunicação, sobretudo as redes sociais da Internet, não são apenas ferramentas de descrição, mas sim de construção e reconstrução da realidade. Quando alguém atua por meio de uma dessas redes, não está simplesmente reportando, mas também inventando, articulando, mudando. Isto, aos poucos, altera também a maneira de se fazer política e as formas de participação social (SAKAMOTO, 2013, p.171)

O espaço virtual é ocupado por públicos altamente heterogêneos e multifacetados, capazes de empregar as ferramentas digitais para mobilização e organização de eventos de tamanhos e intensidade antes nunca vista.

Dessa forma, o espaço virtual se abre para aqueles que não se sentem representados pelo modelo tradicional de comunicação vertical, do poder hegemônico, já que no espaço virtual todas as culturas, disciplinas e discussões se entrelaçam. As redes sociais, sobretudo, criam novas comunidades de atividades ou interesses, o que não é possível por meio da mídia tradicional. Dessa forma, quebra-se o monopólio dos grandes meios de comunicação e se inicia um processo de disseminação de informação muito mais democrático, fazendo gradualmente com que a informação dada de forma vertical perca seu espaço para os novos meios (RODRIGUES, 2013, p.47).

O Brasil vive um momento de grande instabilidade política, ocasionada não apenas pela crise econômica, mas também pela crise das instituições políticas.

Nesse contexto, a população vem ganhando destaque, especialmente nas redes sociais, ao promover mobilizações com as mais diversas pautas, de apoio ou oposição. Desde as manifestações do *impeachment,* do governo provisório, das eleições presidenciais e no governo atual da ala ideológica, observa-se a crescente mobilização nas redes sociais, evidenciando o momento de polarização política, especialmente com o agravamento da crise econômica e política.

Desde 2017 surgem protestos em todo o país, inicialmente caracterizados por grupos homogêneos, polarizados. Em maio de 2021 tomam força as mobilizações nacionais com pautas mais amplas, de crítica ao governo e especialmente da condução das políticas destinadas ao controle da pandemia. Vê-se uma mobilização, nos espaços reais e nos virtuais, que une oposição a setores ditos "de direita" com pautas específicas, como a vacinação.

Por todo o exposto até aqui, pode-se evidenciar que a esfera de vida pública contemporânea adquire novas dimensões a partir das constantes mudanças locais e globais, adaptando-se à crescente valorização da esfera privada, aos espaços urbanos fragmentados, ao aumento da segregação socioespacial e à violência urbana.

De acordo com Eugenio Queiroga, o período atual da urbanização brasileira apresenta um potencial aumento da esfera de vida pública já que "o crescimento da urbanização, da metropolização e da megalopolização dá aos brasileiros melhores condições para participar da esfera de vida pública do que há trinta anos, quando o país era majoritariamente rural" (QUEIROGA, 2012, p.25).

1.3. DA RELEVÂNCIA DA ESFERA PÚBLICA PARA A REALIDADE BRASILEIRA

A esfera pública no Brasil apresenta fragilidades relacionadas à sua formação socioespacial, que atrelou a esfera pública às elites do país. A modernidade brasileira se deu de forma específica e tardiamente em relação à modernidade europeia, se instalando junto do acelerado processo de urbanização ocorrido no século XX, e conservando o vínculo da sociedade com as bases culturais tradicionais e elitizadas, misturando a elas os valores do individualismo e do desejo de modernização dos "públicos educados" (QUEIROGA, 2012, p.51). A classe burguesa brasileira se consolidou somente no século XX, sempre se alinhando aos interesses dominantes anteriores, sobretudo às elites agrárias.

> Em nenhum outro país foram assim contemporâneos e concomitantes processos como a desruralização, as migrações brutais desenraizadoras, a urbanização galopante e concentradora, a expansão do consumo de massa, o crescimento econômico delirante, a concentração da mídia escrita, falada e televisionada, a degradação. (SANTOS, 2013, p.88)

A urbanização foi aos poucos alterando o quadro da forte divisão de classes, característico da formação socioespacial brasileira, mas conservando a política do apadrinhamento. As elites, possuidoras dos direitos, se mantêm próximas aos governos e reivindicam privilégios enquanto as camadas populares são mantidas afastadas das estruturas de poder, e sem direitos, reivindicam favores. Permanecemos então, como sociedade, distantes da ideia de cidadania.

> O modelo econômico que conduziu ao chamado "milagre econômico" vai buscar suas raízes nos mesmos postulados que levaram à supressão das liberdades civis, acusadas então como um fermento deletério, capaz de levar o país à anarquia. Trata-se, também, de um modelo político e social, tanto responsável pela eliminação do embrião de cidadania que então se desenvolvia, como pela opção de alargamento de uma nova classe média em detrimento da massa de pobres que o "milagre" não apenas deixou de suprimir, como também aumentou. O crescimento econômico assim obtido, fundado em certos setores produtivos e baseado em certos lugares, veio a agravar a concentração da riqueza e as

> injustiças, já grandes, de sua distribuição. Entre as pessoas e entre os lugares. (SANTOS, 2013, p.90)

A ampliação do mercado brasileiro foi foco de políticas públicas implementadas no início do século XXI e os resultados dessas políticas permitiram que parte das elites brasileiras passassem a ver o "povo brasileiro não apenas como mão de obra barata e inculta que se presta apenas à exploração extensiva, mas também como mercado consumidor, o que, contudo, é ainda muito distinto da ideia de cidadania" (QUEIROGA, 2012, p.51).

Para Milton Santos o brasileiro é o consumidor mais-que-perfeito. Carente de cidadania plena, o brasileiro não pode desafiar os mandamentos do mercado e assim, a ele se submete. O geógrafo afirma que, desde o milagre econômico, a ideologia da prosperidade contaminou a sociedade de alto a baixo, "enriquecendo de sonhos injustificados a quem jamais deixaria de ser pobre" (SANTOS, 2013, p.114). Afirma ainda que o consumidor não é o cidadão. O cidadão é multidimensional. Dimensões essas que se articulam na procura de um sentido para a vida.

Apesar das evidentes desigualdades socioespaciais, na contemporaneidade a sociedade brasileira se tornou mais complexa na medida em que parte da classe trabalhadora, especialmente os profissionais liberais, se aproximaram das elites em padrão de consumo. No início do século XXI, devido à diretrizes econômicas do governo, houve significativo fortalecimento da classe média e diminuição dos bolsões de miséria, embora ainda milhões de brasileiros estejam na faixa de extrema pobreza. Esse movimento fez surgir "novos atores sociais que emergem do contexto da democratização: movimentos sociais, associações de vizinhança, ONGs, redes sociais digitais etc" (QUEIROGA, 2012, p.53). Entretanto, culturalmente, ainda não há nenhuma identificação, entre elite e classes populares.

A situação das camadas populares se agrava novamente em momento de mais uma crise político-econômica que teve início em 2013 e que se agrava exponencialmente com a pandemia do COVID-19. A pandemia que afligiu o mundo

em 2020, até o momento da redação dessa dissertação, atinge o Brasil sem expectativas de melhora ou minimização dos efeitos da crise.

O impacto da pandemia e da falta de medidas governamentais adequadas às camadas de menor renda é enorme, fazendo com que milhões de brasileiros retornem a miséria e, situações como falta de alimento, gás de cozinha, água e energia elétrica voltem a assolar milhões de domicílios no país, mesmo nas regiões e para famílias que há décadas não presenciavam tamanha falta de recursos.

O cenário político, econômico e cultural do Brasil contemporâneo é marcado por conflitos e dissensos, manifestações prós e contras o governo federal e suas medidas de contenção (ou não contenção) da crise e escancara novamente as divergências e o abismo que separa a elite do restante – e maioria – da população brasileira.

> O "povo" ainda não foi reconhecido com dignidade pela elite e isso, sem dúvida, reflete-se na esfera pública brasileira e nas práticas políticas no país. Falta ainda muito a ser trilhado para que o "povo" seja visto pelas elites e por ele mesmo como conjunto de cidadãos, para que as elites se sintam parte do povo brasileiro e para que todos – integrantes da elite ou não - busquem mais direitos do que privilégios ou favores. (QUEIROGA, 2012, p.54).

Queiroga (2012) aponta a necessidade de se reconhecer a existência de duas esferas públicas no país: Uma esfera pública "oficial" e uma esfera pública popular. A esfera pública oficial é aquela reconhecida pelo Estado e pelas grandes corporações de mídias, integradas pelas elites econômicas e os estratos de renda média com maior nível de instrução. A esfera pública popular é integrada, sobretudo, pelos pobres - maior parte da população brasileira – com menor escolaridade, que se organizam em movimentos sociais mais ou menos aparelhados, poucos deles com abrangência nacional. Os integrantes da esfera pública popular se unem, sobretudo, em estruturas locais e fragmentadas que, apesar de "bastante presentes na esfera do cotidiano popular, mas ainda "invisíveis"

enquanto esfera pública para a grande mídia, para as elites e os estratos de renda média" (QUEIROGA, 2012, p.55).

Ainda que haja crescente separação dos espaços frequentados por ricos e pobres, sobretudo nas metrópoles, é nos espaços urbanos onde há maiores possiblidades de coexistência e trocas entre os estratos de renda mais alta e as camadas populares. O contexto do cotidiano, da esfera pública geral, pode ser lugar do debate ou ao menos do reconhecimento e respeito dos interesses, por vezes antagônicos, dos diferentes grupos sociais. Para Queiroga "uma esfera pública assim estabelecida, sem dúvida poderá contribuir para o desenvolvimento da cidadania e, por conseguinte, do país" (QUEIROGA, 2012, p.55).

1.4. O LUGAR PÚBLICO NA CIDADE CONTEMPORÂNEA BRASILEIRA

> Não distinguiríamos entre unidade e diversidade, se não soubéssemos que a unidade é o próprio do Planeta e da História, e a diversidade é o próprio dos Lugares. Muda o mundo e ao mesmo tempo, mudam os lugares, os eventos operam essa ligação entre os lugares e uma história em movimento. O lugar, aliás, define-se como funcionalização do mundo e é por ele (lugar) que o mundo é percebido empiricamente (SANTOS, 2017, p.165).

É necessário, antes de discutir o lugar público, uma pequena conceituação sobre o espaço. Foi adotada a definição, amplamente conhecida, do geógrafo Milton Santos que considera o espaço como uma instância da sociedade, assim como as instâncias econômica, político-institucional e cultural-ideológica. Dessa forma, como instância social, o espaço contém e é contido pelas demais instâncias.

Para Santos o espaço é um conjunto indissociável de sistemas de objetos e de sistemas de ações, que interagem dialeticamente. Os objetos condicionam as ações, do mesmo modo que as ações se realizam sobre objetos preexistentes ou levam à criação de novos objetos. Nem um (forma), nem outro (vida), tem existência autônoma. (SANTOS, 2017). O espaço é definido como o conjunto de objetos geográficos mais a sociedade, suas ações e processos, sempre considerando que

sua essência, é social. Todos os processos, sejam econômicos, ideológicos ou institucionais incluem o espaço, e adquirem uma expressão territorial (SANTOS, 2014a).

Como método de análise prática, Santos conceitua o espaço como uma *totalidade* de intricadas relações, chamado de *espaço total*, composto por categorias internas. Essas categoriais internas são: o *território*, a *paisagem*, a *região* e o *lugar*. O *lugar* é próprio da dimensão espacial da cotidianidade, dimensão do espaço total em constante transformação e onde se apreendem as relações da materialidade, do movimento social e do tempo, é o espaço da copresença, base dos acontecimentos da vida pública. Para Milton Santos, trata-se do acontecer solidário a definição de um subespaço, região ou lugar.

> No lugar – um cotidiano compartido entre as mais diversas pessoas, firmas e instituições – cooperação e conflito são a base da vida em comum. Porque cada um exerce uma ação própria, a vida social se individualiza; e porque a contiguidade é criadora da comunhão, a política se territorializa, com o confronto entre organização e espontaneidade. O lugar é o quadro de uma referência pragmática ao mundo, do qual lhe vêm solicitações e ordens precisas de ações condicionadas, mas é também o teatro insubstituível das paixões humanas, responsáveis, por meio da ação comunicativa, pelas mais diversas manifestações da espontaneidade e da criatividade. (SANTOS, 2017, p.322)

Milton Santos afirma que "a ordem global busca impor, a todos os lugares, uma única racionalidade. E os lugares respondem ao Mundo segundo os diversos modos se sua própria racionalidade" (SANTOS, 2017, p.338). A ordem global está nas escalas superiores ou externas à escala do cotidiano e seus parâmetros são razão técnica e operacional, o cálculo de função, a linguagem matemática, ou seja, a homogeneização empobrecedora e limitada. Os parâmetros da ordem local, da escala do cotidiano, são a copresença, a vizinhança, a intimidade, a emoção, a cooperação e a socialização com base na contiguidade – parâmetros dinâmicos, espontâneos, complexos e heterogêneos. (SANTOS, 2017).

"O lugar é, portanto, um híbrido, singularidade e totalidade que contém e é contido pelo global" (QUEIROGA, 2012, p.215). Dessa forma podemos afirmar que é no lugar que se dá efetivamente o embate entre as diferentes ações, globais e locais, e suas intenções, nele ocorre dialeticamente o contato com as racionalidades econômicas, com as ordens do sistema e encontro com o outro.

> O lugar é o subespaço da copresença. Como subespaço, o lugar é uma área contínua do acontecer solidário, não em sentido ético ou emocional, mas na medida em que se trata da dimensão espacial da cotidianidade, necessária para a realização de tarefas comuns, ainda que o projeto dos diferentes agentes seja distinto (QUEIROGA, 2012, p.214).

Em consonância com essa reflexão adotamos o conceito de Eugenio Queiroga (2012) de "lugar público" como *locus* da esfera pública, ou seja, todo lugar onde se estabelece a esfera pública independentemente da propriedade, pública ou privada. A questão da propriedade, embora relevante, não é essencial, pois frequentemente o lugar público se estabelece como híbrido entre espaços públicos e privados.

De acordo com Queiroga, é o sistema de ações de caráter público que confere ao lugar sua denotação enquanto lugar público. Alguns espaços de propriedade pública, sobretudo os de uso especial[4] não se constituem como lugares públicos - tais como aterros sanitários, penitenciárias etc. - por não abrigarem ações da vida em público, enquanto alguns espaços privados - *shoppings centers*, campus de universidades confessionais, parques temáticos, - podem abrigar ações da esfera pública, embora controladas.

> Se o lugar é o espaço da copresença, o lugar público se constitui enquanto espacialidade da esfera pública em situação copresencial. Se o lugar é espaço da resistência às ordens globais (SANTOS, 1996, p. 206), os lugares públicos são, por sua potencialidade política e visibilidade/publicidade, os subespaços em que tais resistências mais claramente se manifestam. Não se pode, entretanto, imaginar compreendê-los apenas a partir de sua

[4] Sobre discussão relativa a propriedade e às dimensões públicas dos espaços urbanos cf. QUEIROGA, 2012.

> apreensão visual; é necessário ter em consideração a natureza híbrida, complexa e sistêmica que impõe considerá-los em processos dialéticos socioespaciais, como propõe a teoria miltoniana (...) (QUEIROGA, 2002, p.177).

Para Queiroga (2012), o logradouro público e seu entorno - ruas, praças, largos, avenidas etc. – são os lugares públicos mais frequentes das cidades e das demais formações urbanas do país. Os logradouros públicos compõem a estrutura do tecido urbano e alguns fatores potencializam esses espaços como lugar público: São eles, a *multifuncionalidade* – que garante um maior número de pessoas reunidas e convivendo; *acesso direto entre logradouros e edifícios lindeiros* - elemento potencial da interação pública; *relações morfológicas* – entre espaços livres públicos e os espaços edificados, que criam a sensação de aproximação e envolvimento entre o espaço livre público e os espaços edificados.

> Tais fatores se correlacionam e podem se associar a aspectos de natureza histórico-cultural capazes de criar símbolos de centralidade, pertencimento, identidade e comunidade, assimilados por específicos grupos sociais. Sem dúvida, será mais forte o lugar público capaz de melhor acolher para o convívio as diferenças (ser público) sem perder sua identidade (ser lugar) (QUEIROGA, 2012, p.218).

Para Queiroga, são os lugares públicos que melhor simbolizam as cidades. Entre eles estão as praças das Igreja Matriz, as praças cívicas, grandes avenidas e praias urbanas. O autor afirma ainda que, para fim de análise desses subespaços, é preciso considerar seu entorno incluindo a infraestrutura local e os edifícios lindeiros, que funcionam não como barreiras, mas sim como espaços de trocas. Se desligados do seu entorno, os lugares públicos são apenas abstrações, pois é através da interação entre espaços livres e edificados, que se estabelece grande riqueza de interações.

> Os lugares públicos de maior expressão simbólica são, por essa razão, os preferidos para as manifestações políticas em sentido mais estrito, bem como para as grandes comemorações, sejam elas festas religiosas, de passagem de ano, conquistas eleitorais ou de campeonatos de futebol (QUEIROGA, 2012, p.220).

Logradouros semelhantes, como grandes avenidas, podem apresentar apropriações públicas bastante diversas conforme o contexto e seu entorno. Mesmo importantes espaços funcionais e simbólicos podem apresentar dinâmicas diferentes. Nota-se pelo estudo comparativo entre grandes avenidas brasileiras[5], as apropriações públicas podem ser muito maiores quando houver maior diversidade funcional das edificações do entorno e maior densidade e proximidade entre edifícios e os passeios públicos, além de maior "espessura histórica" e simbólica.

> No momento em que as relações se dão cada vez mais por meios virtuais, e diante de processos de alienação não apenas no domínio do trabalho, mas também do ócio e do lazer programados, a dimensão pública (os lugares públicos) se mostram essenciais como locais da possibilidade e de busca de alternativas ao modo de globalização em curso. (...) Faz-se necessário compreender, diante dessa complexa dialética espacial, como esses espaços projetados ou não, geram contextos dentro de suas conjunturas sociais, políticas, econômicas e culturais, que possibilitem a manifestação da vida pública de forma plena. (RUPF, 2015, p.45).

Notamos assim a importância da leitura urbana na dimensão do lugar, onde é possível a abordagem na escala do indivíduo e a adequação do projeto às expectativas e desejos dos usuários.

[5] Avenidas Paulista em São Paulo, Rio Branco no Rio de Janeiro, Eixo Monumental em Brasília e Av. Joaquim Teotônio Segurado em Palma, cf. Queiroga (2012).

1.5. A FORMA URBANA E A IMAGEM DA CIDADE

O papel da forma física da cidade não é supérfluo, mas fundamental, pois é por meio dela que se concretiza o desempenho do espaço junto aqueles que o frequentam (KOHLSDORF, 1996). A cidade tem a sua forma urbana como fundo ativo que, além de dar suporte, faz a mediação de suas sociabilidades e suas ações.

No ambiente urbano, somos continuamente mediados em nossas ações pela materialidade das cidades. A estruturação espaço-temporal da experiência e da vida coletiva que toma a forma das cidades contém "uma especificidade, um detalhamento no desdobramento do espaço na forma urbana, uma riqueza material que parece canalizar e amparar temporariamente, mas o tempo todo, o fluxo da prática e do vivido" (NETTO, 2012, p.35).

Para Milton Santos, o espaço é um produto social em constante transformação que impõe sua própria realidade e por isso a sociedade não pode operar fora dele. Para o autor estudar o espaço implica em conhecer sua relação com a sociedade, uma vez que esta define as noções de *forma, função, processo* e *estrutura* como elementos fundamentais para a compreensão da produção do espaço. (SANTOS, 2014a)

Forma é o aspecto visível de uma coisa, um resultado, mas também um fator social; *Função* é uma tarefa ou atividade esperada de uma forma, pessoa, instituição ou coisa; *Estrutura* implica na inter-relação de todas as partes como um todo; *Processo* é uma ação contínua direcionada a um resultado, implicando conceitos de tempo e mudança (SANTOS, 2014a, p.69).

> Forma, função, estrutura e processo são quatro termos disjuntivos, mas associados, a empregar segundo um contexto do mundo de todo dia. Tomados individualmente, representam apenas realidades parciais, limitadas, do mundo. Considerados em conjunto, porém, e relacionados entre si, eles constroem uma base teórica e metodológica a partir da qual podemos discutir os fenômenos espaciais em totalidade (SANTOS, 2014a, p.71).

Para Milton Santos, a forma só se torna relevante quando a sociedade lhe confere um valor social e este valor é relacionado à estrutura social de um determinado período. Cada forma sobre a paisagem é criada como resposta a certas necessidades do tempo presente e mesmo com o passar do tempo, a forma continua a existir, pois ela é durável.

Por isso, as transformações da sociedade são, em certa medida, limitadas e dirigidas pelas formas preexistentes. O autor chama essas formas remanescentes dos períodos anteriores de *rugosidades*. Para ele, tais formas devem ser consideradas quando uma sociedade procura impor novas funções ao espaço. "Assim sendo, resta-nos tão-somente uma mistura de formas, novas e velhas; de estruturas criando novas formas mais adequadas para cumprirem novas funções ou se adequando a formas velhas, criadas em instâncias já passadas" (SANTOS, 2014a, p.75).

As complexas relações entre forma física e ação social se manifestam no conceito de *forma-conteúdo* de Santos (2017; 2014a): em movimento dialético, as formas físicas estão em constante alteração de acordo como movimento social em um dado momento.

> Como as formas geográficas contêm frações do social, elas não são apenas formas, mas formas-conteúdo. Por isso, estão sempre mudando de significação, na medida em que o movimento social lhes atribui, a cada momento, frações diferentes do todo social. Pode-se dizer que a forma, em sua qualidade de forma-conteúdo, está sendo permanentemente alterada e que o conteúdo ganha uma nova dimensão ao encaixar-se na forma. A ação, que é inerente à função, é condizente com a forma que a contém: assim, os processos apenas ganham inteira significação quando corporificados (SANTOS, 2014a, p.13).

A partir do exposto podemos afirmar que a forma urbana é um conjunto de fatores que se relacionam dialeticamente e a leitura da forma como mero suporte físico deve ser considerada como parcial e limitada. Podemos apontar que a qualidade do espaço não é uma propriedade do ambiente nem do homem, e sim

da experiência, da relação entre ambos (RUPF, 2015, p.43). Para Milton Santos, sistemas de objetos e sistemas de ações interagem de maneira que os sistemas de objetos condicionam a forma como se dão as ações e, os sistemas de ações levam à criação de objetos novos ou se realiza sobre objetos preexistentes. "É assim que o espaço encontra a sua dinâmica e se transforma" (SANTOS, 2017, p.63).

Maria Elaine Kohlsdorf corrobora com a ideia afirmando que o meio físico urbano não é um produto neutro e passivo, mas capaz de favorecer ou inibir o desenvolvimento das ações humanas e a realização de anseios pessoais (KOHLSDORF, 1996). Para a autora, a configuração dos espaços possui desempenhos diferenciados relativos a expectativas sociais de diversas naturezas:

> possibilitar ou não a acessibilidade entre locais de habitação e trabalho; provocar emoções de beleza ou insatisfação estética; garantir ou não sombreamento em regiões de insolação excessiva, conduzir ou desorientar o deslocamento das pessoas; permitir ou restringir aglomerações, etc. Embora a definição de tais aspirações nem sempre se dê de maneira explícita, ela está presente ao se formularem metas de planejamentos urbano e faz com que, na verdade, a forma dos lugares seja um fator de realização de todas as práticas sociais, materializando o potencial configurativo das intenções humanas, único porque é capaz de conceder historicidade às formas físicas. (KOHLSDORF, 1996, p.23)

A partir da segunda guerra mundial o conceito de arquitetura urbana perdeu-se quase por completo em uma Europa reconstruída, muitas vezes, sob novas organizações do modo de produção internacional. Novos modelos de planejamento urbano foram constituídos em países desenvolvidos e exportados para os subdesenvolvidos, determinando o espaço como instância passiva, resultante de forças principalmente econômicas e com bases funcionalistas. O conhecimento acumulado durante séculos de sociedades que construíram suas cidades como totalidades se viu substituído por planos que desconheciam ou mesmo se desinteressavam por atributos morfológicos decisivos.

> Nesse sentido, a teoria arquitetônica proposta pela Bauhaus e expandida pelo Modernismo, estabelecendo que as construções

> contemporâneas não se deveriam orientar pelo passado, fez com que a cidade da segunda metade do século [XX] se desenvolvesse por rupturas históricas, como se nela não houvesse laços temporais (KOHLSDORF, 1996)

A partir de 1960 diversos autores vão criticar o urbanismo moderno racionalista-funcionalista, retomando a importância do lugar de caráter público e do contexto local como bases para o trabalho do arquiteto e do urbanista, numa busca pela função significativa com base na história das cidades e pela multiplicidade dos espaços criados. (RUPF, 2015).

A jornalista Jane Jacobs lança seu livro *Morte e Vida de Grandes Cidades Americanas* – título original - em 1961 nos Estados Unidos. Muitas mudanças ocorrem desde então no cenário político, econômico e cultural mundial, mas essas mudanças não eliminaram a atualidade das teses defendidas pela autora (MARICATO, 2001). Jacobs, em consonância a outros críticos do urbanismo moderno, destaca o valor social dos espaços de caráter público e seu livro se tornou referência para a defesa da diversidade de usos como fonte da vitalidade das cidades.

Em 1965, Christopher Alexander publica, na Revista *Architectural Forum*, o artigo *A Cidade não é uma Árvore*, que, apesar do curto, teve grande repercussão na crítica ao pensamento urbanístico, legitimando muitas das ideias de Jane Jacobs. No texto, Alexander especula sobre as diferenças entre uma cidade que surge e cresce espontânea e gradativamente, e uma cidade planejada, cuja forma é pensada *a priori* e cujo plano é feito em uma prancheta, distante do espaço real.

Em linhas gerais, o que Alexander (2007) procura explicar é porque a cidade planejada, proposta pelo movimento moderno, não alcançou a mesma vitalidade das cidades espontâneas. O autor aponta que, uma cidade de crescimento espontâneo e gradativo tem relações muito mais intrincadas e complexas e, portanto, impossíveis de serem simuladas artificialmente. Assim, enquanto o planejador pode antecipar apenas um número limitado de inter-relações, a

realidade permite uma infinidade de ações que não podem ser totalmente equacionadas num projeto urbano. Essas relações incluem desde os objetos físicos como ruas, avenidas e parques, até comportamentos como atravessar uma rua, ou observar um edifício a distância.

A crítica de Alexander aos modernistas referia à imposição de uma hierarquia rígida para os elementos que compõem a cidade, segundo a qual um elemento sempre deveria estar contido em um elemento mais amplo, e assim por diante, criando espaços homogêneos e poucos dinâmicos.

Alexander afirma que, na estrutura das cidades planejadas não há sobreposição de funções e por isso as cidades conformam por uma estrutura em árvore e argumenta que cidades com crescimento gradativo e espontâneo, apresentam, em geral, estrutura em retícula (*semilattice*). Alexander defende que esse último tipo de estrutura estabelece tecidos urbanos mais ricos e saudáveis em contraponto à extrema compartimentação e setorização das cidades planejadas, que normalmente são pouco receptivas.

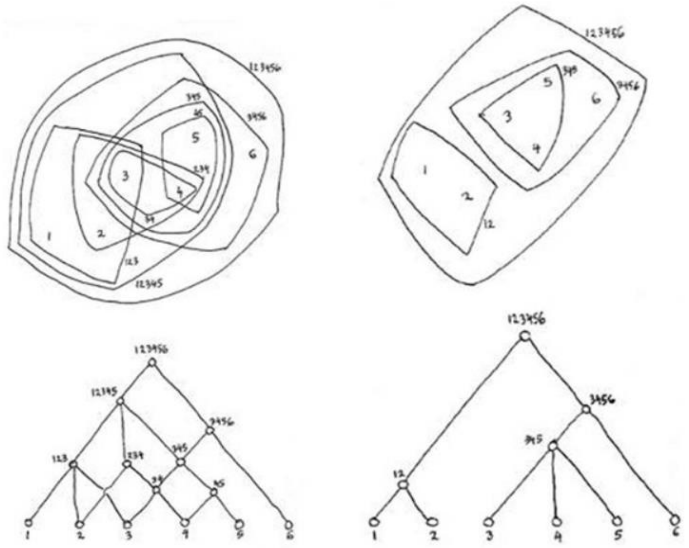


Figura 01 - Esquema "natural" (esquerda) e esquema em árvore (direita). Fonte: ALEXANDER, 1965.

Nesse mesmo sentido corrobora a teoria de Kevin Lynch. O autor publicou diversos livros tratando da forma urbana, como *Site Planning* em 1962, *A Boa Forma da Cidade* em 1981 e *A Imagem da Cidade* em 1960. Neste último, Lynch apresenta

uma teoria baseada em entrevistas em três cidades: Los Angeles, Boston e Jersey City. Nessas entrevistas ele procura os principais elementos pelos quais os moradores ou visitantes locais criavam mentalmente a imagem da cidade, pois para o autor, a qualidade do ambiente urbano está diretamente ligada à clareza de sua imagem.

Na teoria de Lynch (2007), as principais características de uma cidade devem ser aquelas que ajudam as pessoas a se orientar e para que haja segurança emocional entre os usuários da cidade. Para Lynch a boa leitura da cidade se relaciona a cinco elementos principais: caminhos (ruas, avenidas), limites (barreiras e elementos lineares como muros), distritos (bairros e outros setores inter-relacionados), pontos nodais (ligações de dois ou mais caminhos) e marcos (pontos focais como monumentos ou elementos naturais marcantes).

Para Lynch, as avenidas, ruas e caminhos organizados de forma hierárquica formam a estrutura da cidade e são, portanto, os elementos fundamentais da forma urbana. Sua eficiência imagética aumenta à medida que estão relacionadas com outros elementos, pois quanto melhor os elementos se relacionem, mais apurada é a imagem da cidade.

Ainda que essa teoria seja questionável, uma vez que muitas cidades apresentam esses elementos e não têm boa qualidade ambiental, a teoria de Lynch aponta para a relevância de aspectos sensoriais no desenho da cidade, aspectos que foram desprezados pelo urbanismo modernista. Ao priorizar a experiência das pessoas no desenho da cidade, Lynch estabelece uma preocupação com o usuário e com a valorização de sua participação nos planos e projetos de intervenção urbana.

Em A Boa Forma da Cidade (2015), Lynch desenvolve um método de análise da forma urbana e elege o que chama de "dimensões de execução" que são conjuntos de qualidades, características identificáveis da execução das cidades. São

conjuntos de propriedades espaciais mensuráveis que interferem na qualidade de um lugar, não para criar modelos ou soluções físicas específicas, e sim nortear a intervenção na forma da cidade.

São cinco as dimensões básicas, todas formadas por um conjunto de qualidades, entre elas, mais dois meta-critérios - estes estão envolvidos em cada uma das cinco dimensões básicas (LYNCH, 2006): 1. *Vitalidade:* o grau em que a forma do aglomerado populacional suporta as funções vitais, protege a sobrevivência da espécie, envolve questões de saúde e funcionamento biológico; 2. *Sentido*: união entre a forma do ambiente e os processos humanos de percepção e cognição, refere-se à clareza com que a forma urbana pode ser apreendida e identificada. São aspectos do sentido que podem ser analisados: a identidade, a estrutura formal, a congruência, a transparência e a legibilidade; 3. *Adequação*: se refere à correspondência entre a ação social e a forma física nos seus cenários comportamentais; 4. *Acesso:* relacionado a capacidade de alcançar, outras pessoas, atividades, recursos, serviços, informações ou locais, está relacionado aos transportes e comunicações; 5. *Controle*: se refere ao grau em que a utilização e o acesso a espaços são controlados, se relacionam com o direito de propriedade, direito de presença, de uso e da ação, da apropriação e de modificação. Os meta-critérios são - *Eficiência*: critério de equilíbrio de ganhos entre diferentes valores, relacionada aos custos e benefícios de criação e manutenção nos aglomerados populacionais; *Justiça*: modo como os custos e benefícios ambientais estão distribuídos pelas pessoas seguindo princípios como igualdade, necessidade, esforço despendido, contribuição potencial ou poder.

Lynch afirma que suas teorias e métodos devem ser testadas e revistas na prática, através da observação de lugares reais, com suas especificidades e com pessoas para vivenciar tais lugares. Para o autor, a qualidade de uma cidade vai muito além de sua forma, e não se pode desenvolver um padrão universal do que é bom para uma determinada cidade, ou todas as cidades – uma vez que é a

maioria das pessoas e a cultura que definem o que é bom ou não, conforme suas realidades.

Outro teórico que se pauta em aspectos da percepção humana para fundamentar os conceitos referentes à forma da cidade é Gordon Cullen. Em seu livro *Paisagem Urbana* de 1971, o autor trata da qualidade visual das cidades, baseado na importância da constituição da imagem na vivência urbana. Para Cullen uma forma de conciliar o progresso com a noção de escala humana nas cidades seria por meio da popularização da "Arte do Meio-Ambiente", através da qual haveria melhores relações entre o homem e cidade (CULLEN, 2008).

O método de análise desenvolvido por Cullen é apoiado em aspectos sensitivos como surpresa, prazer, emoção, identidade. Como método de análise o autor destaca a importância da observação dos lugares utilizando como instrumento de registro esboços, anotações, fotografias, além da coleta de dados históricos e socioculturais.

Aldo Rossi, em *A Arquitetura da Cidade de 1966*, critica o que denomina como "funcionalismo ingênuo" do urbanismo moderno. Para o autor, "a cidade, como coisa humana por excelência, é constituída por sua arquitetura e por todas aquelas obras que constituem seu modo real de transformação da natureza" (ROSSI, 2018, p.24-25).

Rossi considera a cidade como uma estrutura espacial, compostas de diversos fatos urbanos (ruas, bairros, palácios etc.) e afirma que, ao descrevermos uma cidade, nos ocupamos sobretudo de sua forma – forma que é um dado concreto e se refere a uma experiência concreta (ROSSI, 2018). O autor propõe então um método de análise por meio de tipologias: "a tipologia é a ideia de um elemento que desempenha um papel próprio na constituição da forma e que é uma constante" (ROSSI, 2018, p.29).

O autor defende que, para elaboração de uma análise do lugar é necessário estabelecer *a priori* os limites dentro dos quais essa análise é definida. Rossi se baseia na teoria de Tricard (1963) e define três escalas de análise: a) *a escala da rua*, que compreende as construções e os espaços construídos que a circundam; b) *a escala do bairro*, que é constituído por um conjunto de quarteirões com características comuns; c) *a escala de toda a cidade*, considerada como um conjunto de bairros. "O princípio que torna essas quantidades relacionáveis e homogêneas é o conteúdo social que elas apresentam" (ROSSI, 2018, p.34).

Seguindo a mesma linha conceitual de Rossi, Lamas, em seu livro *Morfologia Urbana e o Desenho da Cidade* (1989), reflete sobre a dicotomia criada após as críticas ao urbanismo moderno entre as formas da cidade tradicional (dos contínuos construídos e da relação estreita do espaço livre público com os edifícios) e das formas da cidade moderna (de edifícios soltos no terreno e extensos espaços livres públicos) e apresenta um terceiro modelo, marcado pelo amadurecimento do pensamento crítico a partir da utilização de uma mescla das formas das cidades tradicional e moderna.

Lamas afirma que a forma da cidade é resultante de fatores socioeconômicos, políticos e culturais e é, ainda, determinada por concepções estéticas, ideológicas, culturais ou arquitetônicas, do comportamento humano, da apropriação do espaço e da vida comunitária que se estabelece, o que faz da forma urbana uma estrutura física e funcional. Para o autor, planejar e intervir na cidade contemporânea exige compreender os períodos anteriores, suas formas e processos de formação, para criar ambientes humanamente adequados através da expressão estética do espaço urbano.

Lamas utiliza as mesmas categorias de análise de Rossi, para análise da forma urbana e propõe que estas categorias devem ser vistas como uma totalidade, e na leitura da cidade, todas elas devem ser consideradas simultaneamente. *1. Dimensão setorial* – escala da rua, é a menor unidade, um ponto em que se consegue abarcar

a unidade espacial do seu conjunto. É a escala em que se apreende a relação entre a rua ou praça e as edificações que a delimitam e estruturam; *2. Dimensão urbana* – escala do bairro, pressupõe a estrutura de ruas, praças e outras espacialidades, formando uma unidade identificável como um bairro, e para a sua apreensão são necessários vários percursos; *3. Dimensão territorial* – escala da cidade, corresponde à articulação de diferentes conjuntos de forma da dimensão urbana, define-se pelo seu sistema de espaços livres, e o conjunto edificado, centralidades, zonas de usos diferenciados articulados entre si e com o suporte geográfico.

Conforme buscamos relatar ao longo do capítulo, as ações da esfera de vida pública têm lugar nas mais diversas espacialidades, sobretudo no sistema de espaços livres, mas também nos espaços edificados, de propriedade pública ou não, desde que apresentem caráter público e que permitam o convívio social.

Esse caráter público dos espaços está vinculado às condições de acesso para uso e apropriação. Sun Alex *em Projeto da Praça: Convívio e Exclusão no Espaço Público* (2004) baseado no estudo de Stephen Carr (1995), apresenta três tipos de acesso: 1. *Físico*: refere-se à ausência de barreiras espaciais ou arquitetônicas, à localização das aberturas, às condições de travessia das ruas e à qualidade material dos trajetos. 2) *Visual*: refere-se à qualidade do primeiro contato, mesmo que à distância, do usuário com o lugar. Possibilidade do usuário de perceber e identificar ameaças potenciais antes de entrar em determinado espaço a apropriação; 3. Simbólico ou social: refere-se à existência de sinais, sutis ou ostensivos, que sugerem quem é e quem não é bem-vindo. Porteiros, guardas, recepcionistas, ou mesmo construções e atividades que podem exercer controle social de acesso causam atração ou inibição de determinados grupos.

Deste modo, consideramos que as oportunidades de acesso estão intimamente ligadas ao desenho do espaço e sua forma:

> Essas e outras relações entre a forma urbana (como expressão da materialidade constitutiva do espaço) e suas vivências cotidianas (ações constitutivas do espaço) devem ser estudadas de modo a reconhecer atributos que contribuam para espaços mais democráticos, que favoreçam a inclusão e o encontro público (RUPF, 2015, p.46).

O que chamaremos aqui de *Eixo Sul de Transformação Urbana*, localizado na cidade de Limeira, interior de São Paulo, foi definido como objeto empírico para a investigação que teve o intuito de apreender as relações entre espaço urbano e vivências cotidianas. A escolha do eixo, uma avenida, espaço livre público por excelência, se deu pela intensa dinâmica de fluxos, atividades e pessoas, pela rica diversidade de usos, formas, potenciais e conflitos à apropriação e ao encontro público, propiciando uma leitura e interpretação sobre a base empírica que estimula a reflexão sobre o tema proposto nessa dissertação.

CAPÍTULO 2

O PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA DE LIMEIRA: DISPERSÃO, DESCONEXÃO E SEGREGAÇÃO

2.1. CONSIDERAÇÕES SOBRE AS CIDADES MÉDIAS DO INTERIOR PAULISTA

As cidades médias se tornaram objeto de estudo, no Brasil e no mundo, a partir de 1970. Nesse período, o papel dessas cidades para o desenvolvimento econômico e regional, central para o próprio desenvolvimento nacional, ganha destaque na elaboração de políticas públicas. No Brasil, sobretudo no Estado de São Paulo, as cidades médias se tornaram os maiores representantes do espraiamento da riqueza pelo território.

Em 2001, os pesquisadores Oswaldo Amorim Filho e Rodrigo Serra, em artigo intitulado "*Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional",* abordam a relevância dessas cidades e afirmam que diferem em muito do fenômeno metropolitano, não apenas pela escala, mas, sobretudo pela dificuldade em caracterizar a ampla gama de cidades médias por meio de conceito único. Para os autores, as metrópoles apresentam uma definição e especificidades bem demarcadas e originaram institucionalização desses territórios em muitos países, ao passo que as definições sobre as cidades médias se sujeitam muito mais aos objetivos de seus pesquisadores ou dos agentes públicos.

Para Amorim Filho e Serra (ibid.) dentro de cada especialidade há algum acordo sobre a matéria, embora entre áreas possam haver definições incompatíveis ou por vezes conflitantes.

De acordo com Maria Beltão Sposito (2010), a ampla adoção no Brasil da terminologia "cidades médias" decorre da influência da literatura francesa sobre o tema, especialmente sobre os pesquisadores da Geografia brasileira. Para a autora, o termo *villes moyennes* está presente em diversas obras de referência que se voltam ao estudo dessas cidades na França, no final da década de 1970, período de elaboração do VI Plano de Desenvolvimento Econômico e Social, onde foi desenvolvido o plano de equilíbrio territorial e considerado, de forma pioneira,

o papel das cidades médias para a rede urbana. Porém, entre os autores de língua francesa, também existem exceções e encontramos diversos autores adotando o termo *villes intermédiaires* para nomear a mesma categoria de cidades (SPOSITO, 2010), o que evidencia que fora do Brasil também há discordância sobre tal conceituação.

As primeiras tentativas de abordagens e aproximações teóricas sobre cidades médias ocorrem no Brasil a partir de 1970 com enfoque principal no "porte médio" da cidade, isto é, o volume populacional como critério quantitativo para definir uma cidade como média. A cidade média seria aquela cidade que está entre a pequena e a grande, apresentando dimensão intermediária (SILVA, 2013).

Nesse período, a questão da desconcentração espacial das atividades econômicas ocupava posição central nas agendas de políticas urbanas de diversos países, não apenas o Brasil. Para Amorim Filho e Serra (2001), alguns atributos ligados as cidades médias justificam a ampliação da preocupação do governo brasileiro, entre eles se destacam a procura de maior equilíbrio interurbano e urbano-regional, a necessidade de se interromper o fluxo migratório na direção das grandes cidades e metrópoles, a busca de maior eficiência para alguns ramos produtivos e a necessidade de multiplicação de postos avançados de expansão do sistema socioeconômico nacional.

> A descentralização metropolitana ou espraiamento industrial de amplo raio reforçam a dependência do desenvolvimento territorial aos grandes eixos de comunicação e formam tecidos urbanos mistos: residenciais e produtivos (industriais, terciário-produtivos, agroindustriais, turísticos). Esse processo para alguns, como Queiroga (2001), Reis (2006) e Sposito (2004), é denominado de dispersão urbana, enquanto que para outros, como Indovina (1990) e Munarin; Tosi (2001), de cidade difusa. Trata-se da expansão dos aglomerados urbanos em função da desconcentração da produção, em especial da industrial antes concentrada nas grandes capitais (QUEIROZ, 2012, p.26).

A estruturação da rede urbana nacional nesse período se dava por alguns centros principais, representados pelas duas metrópoles de relevância nacional -

São Paulo e Rio de Janeiro -, poucas metrópoles de relevância regional, alguns centros intermediários e uma vasta quantidade de cidades pequenas, que, no geral, serviam unicamente como ligação entre o meio rural e o meio urbano. Os centros intermediários, ou as cidades médias, não ocupavam papel relevante na estruturação da rede urbana nacional.

Na avaliação da distribuição espacial dos 50 maiores municípios brasileiros em 1970, constatou-se que grande parte desses municípios (62%), concentrava-se no litoral do país (ANDRADE e LODDER, 1979, apud AMORIM FILHO e SERRA, 2001). Tal concentração refletia ao mesmo tempo a herança de uma economia agroexportadora, estritamente voltada ao exterior, e a incapacidade do processo de substituição de importações de promover uma efetiva distribuição regional dos investimentos produtivos no território brasileiro, e consequente na distribuição mais homogênea dos centros urbanos.

Alessandra Queiroz, em sua tese *"Limeira: Produção da Cidade e do seu Tecido Urbano"* (2012), afirma que as ações do governo do estado de São Paulo, nas décadas de 1960 e 1970, contribuíram para o surgimento desses novos arranjos espaciais. Investiu-se em determinadas áreas, promovendo melhores condições de comunicação e de transportes, aumentando intensamente os fluxos de mercadorias, informações, mão-de-obra e capitais. Para a autora,

> os incentivos advindos de políticas públicas e a expansão da agroindústria geraram a desconcentração das indústrias da região metropolitana e a interiorização do desenvolvimento econômico e urbano no território paulista. Porém, foi o avanço da tecnologia e da comunicação, juntamente com as transformações na estruturação dos mercados de bens e de serviços, que efetivaram o processo (QUEIROZ, 2012, p.26).

A evolução da rede urbana das regiões Sudeste e Sul, resultou no avanço da distribuição das cidades, em relação ao contingente populacional, durante o período de 1950 a 1970 para uma forma hierarquicamente mais equilibrada, isto é, com menor polarização entre metrópoles e pequenas cidades e maior presença

de cidades médias. Não é possível afirmar se esse direcionamento foi resultado de políticas governamentais específicas, mas sabe-se que essas modificações atendiam aos objetivos governamentais, seja de redução das disparidades regionais, ou da melhor distribuição da ocupação do território nacional.

Estevam Otero em sua tese *"Reestruturação urbana em cidades médias paulistas: a cidade como negócio"* (2016) afirma que "os processos de desconcentração produtiva e da interiorização do desenvolvimento, centrados, sobretudo, na expansão do setor secundário, tomou o interior paulista como seu principal vetor". Como produto desse movimento houve o fortalecimento da rede urbana paulista, especialmente no entorno da cidade São Paulo, caracterizada então pela oferta de economias externas à metrópole e pelo poder de atração urbana dessas cidades.

Retomando a importante discussão sobre a classificação das cidades médias, destacamos pesquisas mais recentes de autores como Sposito (2010), Elias (2011), Silva (2013) e Otero (2016), que consideram que o porte demográfico e a extensão física são variáveis muito rígidas e estáticas, baseadas em dados de instituições de estatísticas, que geralmente baseiam seus estudos no sistema hierárquico das cidades, tomando por base o contingente populacional. No Brasil, há relativo consenso em considerar cidades de porte médio aquelas que estão entre 50 mil e 500 mil habitantes[1], ainda que esse intervalo esteja sujeito a alterações, a cada divulgação dos resultados dos censos demográficos (SPOSITO, 2010).

Para Sposito é necessário um esforço para superar a utilização desses adjetivos - pequenas e médias – quando se aborda a questão das cidades não metropolitanas, uma vez que esses adjetivos não são eficazes ou suficientes para

[1] Para o Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística – IBGE, a cidade média é aquela que possui população entre 100.000 e 500.000 habitantes. Conforme a Organização das Nações Unidas – ONU, as cidades médias são aquelas entre 100.000 e 1.000.000 habitantes. Diversas outras classificações podem ser encontradas em demais fontes de instituições de estatísticas.

as caracterizar. Para a autora, cidade de "porte médio" não é o mesmo que "cidade média". As cidades médias são aquelas que desempenham papéis de intermediação em suas redes urbanas, diferenciando-as de cidades de "porte médio", que são aquelas definidas, exclusivamente, em função de seu tamanho demográfico (SPOSITO, 2001).

Fica claro assim que a definição relacionada apenas ao critério demográfico traz consigo problemas, principalmente quando se trata de cidades classificadas no limite, ou na faixa de interseção, das médias com as pequenas cidades, de um lado, e com as grandes, de outro. Isso porque o critério demográfico não reflete a realidade da dinâmica urbana das cidades médias, seja no conjunto das cidades médias do país todo, ou no subconjunto das cidades médias de um determinado estado ou de um recorte territorial, como um aglomerado produtivo ou urbano.

Maria Beltrão Sposito (2006) defende que a determinação da cidade média deve necessariamente considerar as funções que ela desempenha em sua rede urbana, especialmente a função de intermediação regional. Isto é, a leitura e a análise de uma cidade média devem estar articuladas em diferentes escalas de análise, a partir de combinações particulares entre o tamanho demográfico, o plano morfológico e as funções e usos urbanos que as colocam em diferentes papéis e posições e situações.

Roberto Lobato Corrêa em *"O espaço urbano"* (1989), define "rede urbana" como um "conjunto articulado de centros urbanos resultante de processos complexos desenvolvidos por diversos agentes sociais", que conferem à rede características que variam de acordo com o tamanho de seus centros, de sua densidade, das funções que desempenham, da natureza, da intensidade e do alcance de suas interações e a forma espacial do conjunto. Assim, as condições de existência de uma dada cidade ou região do país estão relacionadas à sua forma, produção, circulação e consumo. Dessa forma, Corrêa (1989) defende que as cidades médias devem ser caracterizadas pelo papel que desempenham para os

fluxos de mediação, seja de bens, informação ou inovação, entre os territórios rurais e urbanos da sua área de influência e dos outros centros e áreas menores. São elas que exercem funções de intermediação entre os espaços locais, os espaços regionais e os espaços globais.

Essa consideração é importante, principalmente, quando verificamos a existência de cidades que, apesar de não estarem na faixa populacional imposta pela classificação, cumprem papéis de intermediação e dão suporte a determinada estrutura econômica, política e social na região na qual estão inseridas, possibilitando a movimentação do capital, tanto nacional e quanto transnacional.

> O papel articulador e de intermediação, inerente a qualquer cidade média, tendo em vista suas dimensões, sua posição geográfica sempre estratégica e as funções que lhe são próprias, tem sido encarado como fundamental para a implantação, o desenvolvimento e a expansão de eixos e corredores de transportes e comunicações, de redes de todo tipo que possuam uma base espacial e, por fim, de redes muito especiais, tais como as das tecnópoles (AMORIM FILHO; SERRA, 2006, p.29).

Podemos assim afirmar que toda cidade média desempenha um papel em escala regional e tem forte relação com a área na qual está situada, com a concentração e centralização econômica, afirmando assim, a importância do sítio ou posição geográfica nas relações espaciais da cidade, especialmente as que dizem respeito ao consumo, e do seu papel na divisão do trabalho, de suas funções e da distância em relação aos centros de maior nível hierárquico (SPOSITO, 2001).

Tem-se então, a ideia de que cada cidade se apresenta na rede urbana de forma singular, pois se inseriu e foi constantemente reinserida de forma distinta, em um contexto socioeconômico distinto, mediante atividades e funções distintas, sendo possível mensurar o tamanho e a importância de uma cidade somente a partir do papel que ela desempenha na rede urbana na qual ela está inserida. Apesar disso, torna-se mais difícil reconhecer atualmente a inserção de uma

cidade média em sua rede urbana devido à mundialização da economia e ao avanço das telecomunicações (SPOSITO, 2007).

Constatamos a partir da análise do tema, entre os principais autores, que os critérios mais frequentes utilizados na definição de uma cidade média são: tamanho demográfico, funções urbanas, dinâmica intraurbana, intensidade das relações interurbanas e com o campo, indicadores de qualidade de vida, infraestrutura, distanciamento de áreas metropolitanas, situação geográfica favorável, capacidade de retenção da população migrante e estrutura para ofertar bens e serviços. Podemos dizer então que, apesar de diferenciados, os referenciais teórico-conceituais-metodológicos não são completamente divergentes entre si. Mas a divergência existente possibilita o debate e análise a partir de perspectivas variadas, o que enriquece os estudos e pesquisas sobre o tema (SILVA, 2013).

2.2. LIMEIRA NO CONTEXTO DA REGIÃO METROPOLITANA DE PIRACICABA

Limeira é integrante da Região Metropolitana de Piracicaba (RMP)[2] que possui mais de 1,5 milhão de habitantes ou 3,36% da população do Estado, segundo dados do Seade para 2020. A população do município é de 310.783 habitantes de acordo com a estimativa do IBGE para 2021, dos quais 95,7% habitam a zona urbana.

O município faz divisa com Piracicaba, Rio Claro, Araras, Americana e Santa Bárbara do Oeste (cidades de médio porte) e Artur Nogueira, Cordeirópolis, Cosmópolis, Engenheiro Coelho e Iracemápolis (cidades de pequeno porte).

[2] A Região Metropolitana de Piracicaba (RMP) foi institucionalizada em 24 de agosto de 2021, pela Lei Complementar Estadual nº 1.360. É integrada por 24 municípios: Águas de São Pedro, Analândia, Araras, Capivari, Charqueada, Conchal, Cordeirópolis, Corumbataí, Elias Fausto, Ipeúna, Iracemápolis, Leme, Limeira, Mombuca, Piracicaba, Pirassununga, Rafard, Rio Claro, Rio das Pedras, Saltinho, Santa Cruz da Conceição, Santa Gertrudes, Santa Maria da Serra e São Pedro, que reúnem 1.510.144 habitantes, segundo estimativa da Fundação Seade para 2020. Fonte: PDUI, Governo do Estado de São Paulo, 2021.

As cidades da RMP (Figura 01) compõem uma rede de complexas relações econômicas, políticas e sociais, devido à proximidade de seus núcleos urbanos e à ligação desses núcleos por meio de extensa malha rodoviária. A RMP é uma importante região de desenvolvimento industrial e agrícola do Estado de São Paulo, que possui um diversificado parque industrial que concentra indústrias nacionais e multinacionais, destacando-se os setores automobilístico, sucroalcooleiro, agroindustrial, ceramista, biotecnológico e outros (EMPLASA, 2017).

Figura 02 – Delimitação da Região Metropolitana de Piracicaba.
Fonte: EMPLASA, 2017. Editado pela autora.

Além da potência econômica do parque industrial diversificado e do extenso setor terciário, a RMP "se beneficiou da posição estratégica no contínuo urbano-industrial das regiões metropolitanas de Campinas (RMC) e de São Paulo (RMSP). Essa localização, servida por ampla malha rodoviária favorece o acesso de pessoas e produtos ao mercado interno e externo, principalmente pelas conexões com o porto de Santos, e os aeroportos de Congonhas, Cumbica e Viracopos.

Os modos de vida da população da RMP estão intrinsicamente ligados ao território que extrapolam o território da rede urbana local. Eugenio Queiroga em sua tese "*A megalópole e a praça: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa*" (2001) já afirmava ser crescente o número de pessoas que tinham seu cotidiano ligado a frações do território megalopolitano[3], que transcendem a cidade em que residem, ou mesmo à metrópole ou região de governo em que se encontra sua cidade.

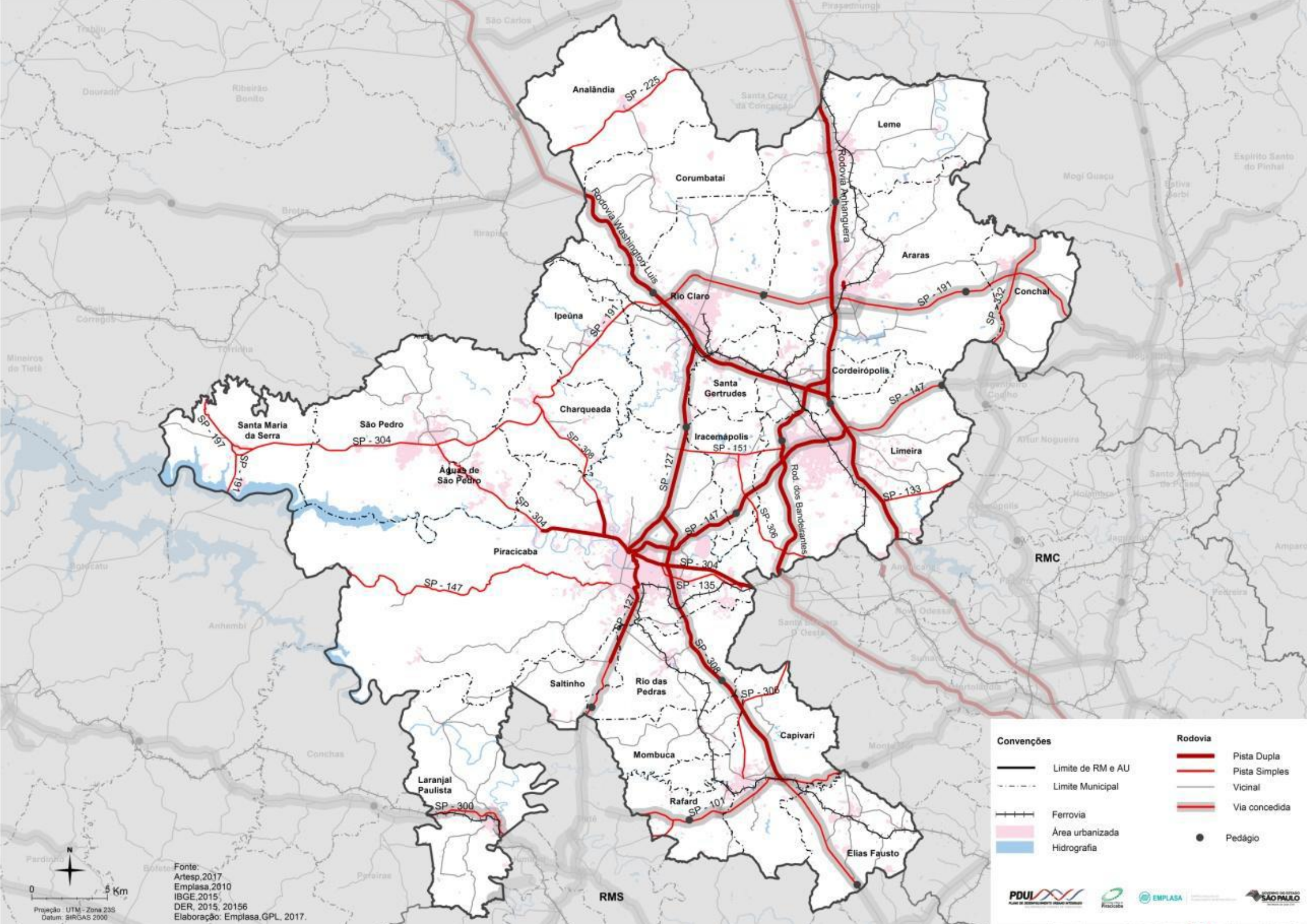
Para o autor, o fenômeno da metropolização, que inicialmente se restringia apenas à cidade central, como São Paulo, passou a atingir as cidades de seu entorno e levou à formação de outras regiões metropolitanas como de Campinas e da Baixada Santista (Figura 02). Hoje sua expansão abrange outros aglomerados como de Jundiaí e a regiões metropolitanas, formadas mais recentemente, como as de Sorocaba e Piracicaba.

A significativa estrutura rodoviária instalada na região (Figura 03) também favorece a articulação dos núcleos urbanos através de importantes rodovias que, embora privatizadas e com altos custos de pedágio, asseguram excelentes condições de tráfego de pessoas e mercadorias.

[3] Queiroga (2001) define a megalópole como uma entidade urbana que se estabelece na área de conexões geográficas mais intensas da Região Concentrada do Brasil, configurando o eixo Campinas – São Paulo – Rio de Janeiro e várias ramificações, onde a razão econômica é elemento estruturador do território e onde, em paralelo, percebe-se a relevância de outras racionalidades, contrárias à dominação.

Por Limeira passam as rodovias Bandeirantes (SP-348), Washington Luís (SP-310), Anhanguera (SP-330) e outras de menor porte, mas com significativa circulação, como a Rodovia SP-147, denominada rodovia Deputado Laércio Corte, no trecho entre Limeira e Piracicaba, e como rodovia Engenheiro José Tosello, no trecho entre Limeira e Mogi Mirim.

Figura 03 - A Megalópole do Sudeste do Brasil: eixos de estruturação e vetores de expansão.
Fonte: QUEIROGA, 2001. Editado pela autora.


Analândia
SP - 225
Leme
Corumbataí
Rodovia Washington Luís
Rodovia Anhanguera
Araras
Rio Claro
SP - 191
Conchal
SP - 332
Ipeúna
Cordeirópolis
Santa Gertrudes
SP - 147
Charqueada
Santa Maria da Serra
São Pedro
SP - 304
SP - 197
SP - 191
SP - 308
Iracemápolis
SP - 151
Limeira
Águas de São Pedro
SP - 127
Rod. dos Bandeirantes
SP - 133
SP - 306
Piracicaba
SP - 135
RMC
Saltinho
Rio das Pedras
Capivari
Mombuca
Laranjal Paulista
SP - 300
Rafard
SP - 101
Elias Fausto
RMS
Convenções
Limite de RM e AU
Limite Municipal
Ferrovia
Área urbanizada
Hidrografia
Rodovia
Pista Dupla
Pista Simples
Vicinal
Via concedida
Pedágio
N
0
5 Km
Projeção : UTM - Zona 23S
Datum: SIRGAS 2000
Fonte:
Artesp,2017
Emplasa,2010
IBGE,2015
DER, 2015, 20156
Elaboração: Emplasa,GPL, 2017.
PDUI
EMPLASA
SÃO PAULO

O Diagnóstico Regional elaborado pela EMPLASA para o Plano de Desenvolvimento Integrado da Aglomeração Urbana de Piracicaba – PDIU (2017), destaca que a presença dessas rodovias causou a concentração das atividades econômicas nestes municípios maiores, fortalecendo sua posição de centralidade e condicionando os municípios menores ao uso residencial, ocasionando desequilíbrios regionais, como a criação de municípios dormitórios (EMPLASA, 2017).

Para Alessandra Queiroz (2012), nessa região, "a urbanização nas proximidades de sistemas de vias, juntamente com a agilidade de comunicação e de transporte, possibilitou maior mobilidade e integração de pessoas, com moradias próximas às unidades de produção, comércio, serviços, escritórios e lazer". A forte presença dos grandes eixos rodoviários viabiliza e incentiva a implantação de novos empreendimentos, sobretudo os de grande porte, para atender consumidores e usuários em escala regional. De acordo com a pesquisadora, a rodovia Anhanguera,

> (...) entre São Paulo e Ribeirão Preto, vem se transformando numa avenida de grande intensidade de veículos e o "lazer de um dia" (REIS, 2006) tem se tornado frequente. (...) São características peculiares, marcadas pela implantação não só de fábricas, loteamentos fechados, shoppings, hipermercados, campos universitários e centros de lazer (REIS, 2006), como também de hotéis e centros de convenções, lugares onde a circulação é intensa, com percursos diferenciados para transportar a população ao trabalho, ao estudo, às compras e ao lazer, seja em veículos particulares, seja em ônibus fretados e vans (QUEIROZ, 2012, p.27).

De acordo com Queiroga (2001), o crescimento espraiado em todo o território do Estado e o intenso desenvolvimento das cidades constituíram amplas regiões interligadas, não apenas pelas grandes cidades, mas sobretudo pelas médias. Esse fenômeno se dá por meio de um processo contínuo de apropriação das terras que se estende a partir das densas áreas urbanizadas até as áreas rurais, interligando cada município a partir de um complexo sistema de relações, ou

conexões geográficas[4], que extrapolam os limites da escala regional. Para Queiroz, nesse processo:

> (...) são as cidades médias as que mais crescem. Demandam maior quantidade de trabalho intelectual, estão mais incorporadas ao meio técnico-científico e mais próximas das grandes áreas metropolitanas. Portanto, mais vulneráveis ao processo de expansão macrourbana. As expansões desse processo no vetor campineiro (QUEIROGA, 2001) inserem o município e a região de Limeira numa estratégica localização, quando relacionada aos principais eixos rodoviários do Estado. A rodovia Anhanguera, que hoje corta a cidade, possibilitou a atração de novas indústrias e a relocação de antigas. A região encontrava-se, até o final da década de 1990, entre as regiões mais industrializadas da região administrativa de Campinas (QUEIROZ, 2012, p.29.).

A RMP é uma rede polinuclear, de acordo com a definição de Sposito (2004), uma vez que apresenta vários núcleos que desempenham papéis centralizadores como ocorre, por exemplo, na Região Metropolitana de Campinas. Os núcleos da RMP organizam-se de forma coesa, nos quais a população tem adotado cada vez mais modos de vida, mobilidade e consumo de caráter metropolitanos, estabelecendo "relações diárias intensas com seus vizinhos da área de Campinas", de acordo com a investigação sobre o fenômeno da dispersão urbano no Estado de São Paulo, de João Goulart Reis Filho, em *"Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano"* (2006).

Esses modos de vida metropolitanos variam conforme o poder aquisitivo, e aumentam quando sobe o nível de renda (QUEIROZ, op. cit.), se conformando como fatores que incentivaram a dispersão das áreas residenciais, nitidamente das elites locais (ANGELO, 2017). Esta última explica ainda que:

> No caso da dispersão ligada à população de baixa renda, o deslocamento para a periferia não foi intencional, a segregação para regiões mal equipadas, não foi uma questão de escolha. Já as formas dispersas assumidas pelas camadas de alta renda são movimentos de isolamento proposital, de auto-segregação em núcleos fechados, cujas demandas são devidamente atendidas (ANGELO, 2017, p.97).

[4] SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. Conexões geográficas: um ensaio metodológico (Uma versão ainda preliminar). Boletim Paulista de Geografia, São Paulo, n. 71, p. 113-127, 1992.

As áreas fragmentadas geradas pelo aumento da mobilidade na região e também no tecido intraurbano da cidade de Limeira apresentam duas faces distintas que afetam diretamente a população:

> De um lado, revelam o isolamento das classes de renda média e alta pelas vantagens de locomoção e do transporte individual e, de outro, as classes de renda mais baixa e a periferia fragmentada pela dificuldade de acesso ao transporte coletivo. O transporte individual tem crescido exponencialmente não só pelos apelos de consumo, mas também pela degradação do transporte público. O número de carros nas ruas aumentou, assim como sua relação com o número de habitantes (QUEIROZ, 2012, p.43.).

Além das relações que transcendem o território da RMP, nos últimos anos as relações cotidianas passam a ser mais intensas e diretas entre Limeira e os municípios pequenos como Iracemápolis e Cordeirópolis (onde é possível se verificar o início de um processo de conurbação). Em seguida, e de modo mais flexível, se estabelecem relações contínuas dentro da RMP entre as cidades de Limeira, Piracicaba, Rio Claro[5], Araras. Relações importantes também se estabelecem com cidades da RMC, como Americana e Santa Bárbara D'Oeste.

2.3. ECONOMIA E O PROCESSO DE EXPANSÃO URBANA

> Limeira é um dos numerosos casos de cidades, no interior paulista, resultado da evolução de entrepostos bandeirantes, ao longo do caminho para as regiões das Gerais, do Mato Grosso e de Goiás, movimentados pela mineração, que ligavam a capital São Paulo e o litoral aos sertões. Por esses caminhos, trilhas e estradas formavam-se pousos, que começavam com um agrupamento de pequenas construções para assistência e acolhimento das tropas (ANGELO, 2017, p.26).

A partir do referencial teórico apresentado no início do capítulo, constata-se que o município de Limeira pode ser classificado como cidade média não apenas devido ao seu contingente populacional, mas a um conjunto de fatores

[5] Limeira, Piracicaba e Rio Claro são cidades intermediárias, de acordo com o conceito de Sposito (2010), pois exercem papéis de mediação dos fluxos entre os territórios (urbano e rural) sob sua influência ou, ainda, de intermediação entre diversas instâncias espaciais - local, regional, nacional e global.

geográficos, sociais, econômicos e funcionais que, juntos, contribuíram para que fossem estabelecidos importantes relações entre o município e diversas cidades da Região Metropolitana de Piracicaba e com as cidades das Regiões Metropolitanas de Campinas e São Paulo, desempenhando assim importante papel de intermediação entre pequenas e médias cidades com as metrópoles do Estado (AZEVEDO, 2013).

O crescimento de Limeira se relaciona aos ciclos econômicos do Estado de São Paulo. A cidade se tornou importante centralidade do agronegócio ainda no século XIX, com o ciclo da cana-de-açúcar. A extensa produção e comercialização da cana-de-açúcar favoreceu a expansão das fazendas na região e o escoamento da produção incentivou a construção de estradas, destacando-se aquela que ligava Limeira à Campinas, denominada via Anhanguera[6].

Importantes mudanças ocorreram na malha urbana a partir da década de 1950. O asfaltamento das Rodovias Anhanguera e Limeira-Piracicaba aumentou a rapidez e a economia no transporte de matérias-primas e de produtos, atraindo a instalação de indústrias ao longo dessas rodovias e no interior da cidade.

Em 1970, outra grande expansão industrial ocorre, levando o crescimento para as áreas periféricas, conforme representado na Figura 05. Esse processo foi fortalecido com a descentralização industrial da capital do Estado e com a entrada de investimentos externos. Nesse período o perfil econômico do município passa a ser predominantemente industrial, com grande desenvolvimento de agroindústrias processadoras de suco de laranja e de indústrias do setor mecânico-metalúrgico (AZEVEDO, 2013).

Para Firkowski, em *"A industrialização recente do município de Limeira em face do contexto industrial paulista"* (1989) o processo de industrialização da cidade se divide em dois períodos distintos. O primeiro abarca o início do século

[6] Esse assunto - desde o núcleo inicial da cidade até os anos 2000 - é tratado detalhadamente nas pesquisas de autores como BUSCH (2007), MANFREDINI (2005 e 2010), QUEIROZ (2007 e 2012), ÂNGELO (2017), entre outros.

XX até os anos 1970, e o segundo se dá a partir desse momento, conforme a tendência de descentralização da indústria do Estado de São Paulo. Para a autora, essa divisão é fundamentada em três fatores principais, que são: predomínio de alguns setores de atividade principais (mecânica e metalurgia), aceleração do ritmo de industrialização a partir de 1970 e a estrutura financeira industrial, que se modificou após a entrada de capital externo na cidade, também na década de 1970.

A expansão da indústria contribuiu expressivamente nas décadas de 1960 e 1970 para a criação de novos postos de trabalho o que aumentou a procura por imóveis na cidade e os investimentos na implantação de novos loteamentos, conforme apresentado por Eduardo Manfredini (2007). A década de 1990 é marcada pela instalação de indústrias de médio porte, com emprego terceirizado e voltadas ao atendimento das indústrias de maior porte, gerando novo período de ampla expansão do tecido urbano.

Azevedo (op. cit.), ressalta que a localização geográfica do município influenciou seu desenvolvimento industrial. De acordo com o autor, Limeira conta com uma série de condicionantes favoráveis ao seu desenvolvimento industrial, tais como a existência das Rodovias, a instalação do Gasoduto Brasil-Bolívia, a proximidade dos grandes centros consumidores estabelecidos na Região Metropolitana de Campinas, entre outros.

Podemos afirmar então que o crescimento econômico e a expansão urbana de Limeira fazem parte de um processo de transformação comum a todo Estado de São Paulo, definido por Sposito (2007) pela constituição de eixos de desenvolvimento que induzem a localização industrial, principalmente de empresas com grande capacidade de incorporação tecnológica. O autor afirmar ainda que esse processo influencia a reestruturação urbana das cidades médias, principalmente aquelas localizadas ao longo dos eixos, cujas dinâmicas de produção do espaço urbano são suscetíveis às novas lógicas induzidas pela

reestruturação produtiva e pela força dos capitais externos que se territorializam nessas cidades.

Atualmente observa-se em Limeira a concentração da produtividade agrícola no binômio cana-de-açúcar e laranja, em parte pela importância que esses cultivos têm na economia regional desde a primeira metade do século XX. O cultivo da laranja no município encontra-se em declínio há vários anos, já que boa parte da citricultura no Estado se deslocou para as proximidades do município de Bebedouro, na região Norte do Estado de São Paulo.

Nas últimas décadas houve considerável modernização e diversificação das atividades econômicas do município e Limeira consolidou-se como um importante centro de comércio e serviços.

A economia da cidade se divide entre o setor terciário, que representa 56,7% de toda a riqueza produzida no município, e o setor secundário, que representa 41,19% do PIB (Produto Interno Bruto), ocupando o 81º lugar no *ranking* nacional. Em comparação a participação do PIB industrial de Limeira com os demais municípios paulistas, a cidade ocupa a 28ª posição na produção industrial do Estado de São Paulo.

Para Roberto Lobato Corrêa (2007) a melhor definição para uma cidade média com relevante desempenho industrial, como Limeira, é a de "centro de atividades especializadas". O autor ressalta que para a instalação e manutenção desse centro é necessária a existência de uma elite empreendedora que fomente a gestão das atividades econômicas e a acumulação de capital na cidade, pois apenas a presença de grandes corporações e do capital transnacional não é suficiente para a sustentação de toda a estrutura econômica local.

Embora o parque industrial de Limeira seja composto por importantes empresas transnacionais que se instalaram a partir da década de 1970, a cidade abriga diversas empresas locais que apresentam competitividade no mercado nacional e mesmo internacional. A maioria dessas empresas locais fazem parte do

setor mecânico-metalúrgico, mais especificamente de equipamentos automotivos, e possuem grande reconhecimento no mercado de bens intermediários, fator que enquadra a cidade na categoria de centro de atividades especializadas, conforme proposto por (CORRÊA, 2007) devido à existência concomitante de uma elite empreendedora local e do capital transnacional, incluindo fusões entre empresas familiares e transnacionais.

É válido ressaltar que as principais indústrias desse segmento estão concentradas nas proximidades da Rodovia Anhanguera, evidenciando assim a importância do eixo para o escoamento da produção local. Com a instalação de uma grande montadora de veículos em Piracicaba, ocorrida em 2012, novas empresas do ramo automotivo começaram a ser instaladas nas proximidades da Rodovia Limeira-Piracicaba, evidenciando assim um novo eixo de crescimento industrial, aumentando a importância da região para a produção local e para a economia do Estado.

Outro segmento importante da indústria e do comércio da cidade é o de joias e folheados, formado principalmente por pequenas e médias empresas locais, com estrutura de capital social familiar. O crescimento desse segmento tornou Limeira, a partir de 1990, a Capital Nacional da Joia Folheada, caracterizando-se como centro de produção e comercialização, que atrai comerciantes de todo o Brasil e do exterior. Apesar da crescente competição da produção local com a importação de produtos oriundos da China, a produção e comercialização de joias e folheados é um dos motivos do dinamismo do setor terciário na economia local. Dinamismo que alimenta outros segmentos, como o hoteleiro, que é voltado basicamente ao turismo de negócios.

Atualmente o setor de serviços, composto por diversificadas redes bancária, comercial, educacional, hospitalar, hoteleira, entre outras, tem participação predominante na economia municipal. Isso representa uma tendência na realidade econômica brasileira, em especial nas cidades médias,

onde a densa rede de comércio e serviços polariza ampla área no entorno do município. Limeira é hoje o principal polo comercial de sua região de governo, que inclui as cidades de Araras, Cordeirópolis, Iracemápolis, Leme, Pirassununga, Conchal e Santa Cruz da Conceição.

Existe também um considerável número de empresas limeirenses que atuam em escala regional e nacional, destacando-se as áreas da saúde e do comércio eletrônico de produtos diversificados.

Os serviços relacionados à educação possuem na cidade uma expressiva rede de instituições voltadas ao ensino superior e ensino médio profissionalizante, que atraem grande volume de pessoas diariamente a cidade, como a Faculdade de Ciências Aplicadas da Unicamp (FCA-UNICAMP), a Faculdade de Tecnologia da Unicamp (FT-UNICAMP), o Instituto Superior de Ciências Aplicadas (ISCA), a Faculdade de Administração e Artes de Limeira (FAAL), a Faculdades Integradas Einstein de Limeira (FIEL), a Universidade Paulista (UNIP), a Faculdade Anhanguera de Limeira e o Centro Universitário UNINTER; o Colégio Técnico de Limeira (COTIL-UNICAMP); a Escola Técnica Trajano Camargo (ETEC Trajano Camargo), do Centro Paula Souza; a Escola SENAI Luiz Varga; o SENAC Limeira; além outras instituições privadas (AZEVEDO, 2013).

2.4. ESTRUTURAÇÃO DA MALHA URBANA E SUAS (DES)CONEXÕES

Alessandra Queiroz elabora importante análise sobre expansão da cidade de Limeira por meio de suas principais vias estruturadoras, definidas por "caminhos antigos, depois transformados em estradas: a ferrovia, as rodovias, as vias internas à trama urbana e os ribeirões, córregos e seus afluentes"[7] (QUEIROZ, 2007). A análise se divide em sete períodos distintos e apresenta o processo de

[7] QUEIROZ, Alessandra Natali. Limeira: Produção da Cidade e do seu Tecido Urbano. Dissertação de Mestrado. Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2007.

crescimento da malha urbana entre os anos de 1815 e 2005 por meio de seus principais eixos de expansão (ver Figura 05 – Estruturação Urbana de Limeira).

A intensão do presente texto não é fazer um resumo da referida pesquisa, que deve ser consultada na íntegra devido à extensão dos levantamentos e análises elaboradas pela autora, e sim constituir, a partir da contribuição de Queiroz e de outros autores, um panorama geral da expansão da cidade, suas características comuns aos processos de expansão de outros municípios e claro, suas especificidades. Esse panorama é construído sobretudo a partir da análise dos principais eixos viários que induziram a expansão, as continuidades ou fragmentações do tecido urbano e a segregação socioespacial.

O primeiro período estabelecido por Queiroz (2007) vai de 1815 a 1876 e está diretamente ligado à localização do vale do Ribeirão Tatu, da ferrovia e da estrada Morro Azul-Campinas (aberta em 1823). A primeira rua oficial surge a partir dessa estrada, a Rua da Estrada Geral, que foi chamada de Rua do Comércio posteriormente e hoje, Rua Dr. Trajano de Barros Camargo (Figuras 07, 08 e 09).

Junto à Rua do Comércio foi projetado o primeiro núcleo urbano da Freguesia de Limeira, em área doada pelo Capitão Cunha Bastos e projetado sob orientação do Senador Vergueiro. O núcleo se estruturou ao redor da Capela de Nossa Senhora das Dores, com traçado regular, e ali se instalaram os casarões dos grandes fazendeiros da cidade, preferencialmente junto ao largo da igreja. A população nessa época era estimada em 3.000 habitantes (BUSCH, 2007).

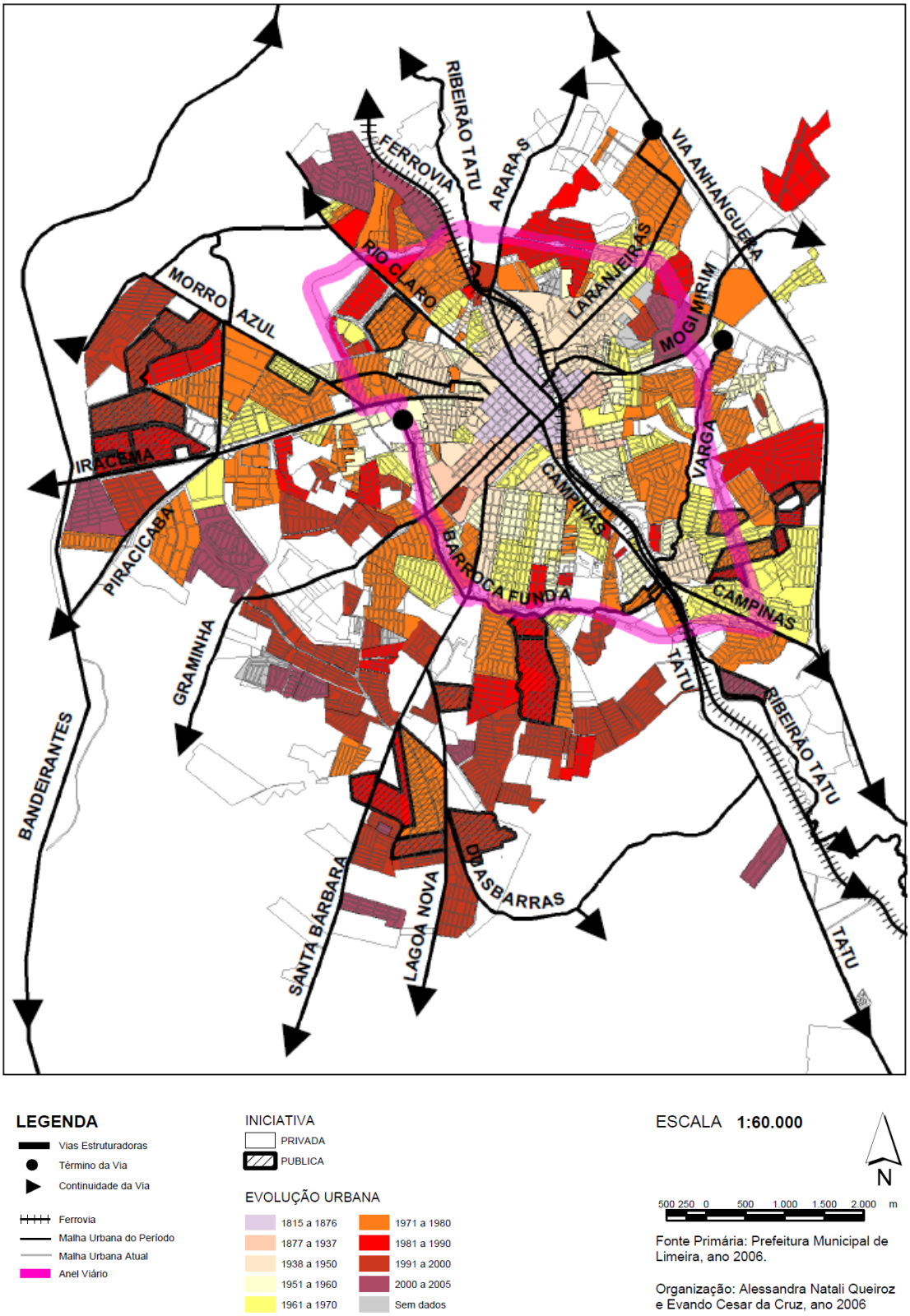


Figura 05 - Estruturação Urbana de Limeira de 1815 a 2005.
Fonte: QUEIROZ, 2007.

A respeito dessa doação, Manfredini (2005) indica que a sua efetivação se relacionava estreitamente aos interesses dos grandes fazendeiros locais na instalação de comércio que alavancasse o desenvolvimento das culturas agrícolas, constituindo centros de beneficiamento de produtos e centros de negócios, além da construção de espaços destinados ao atendimento e encaminhamento dos imigrantes recém-chegados da Europa para as fazendas da região.

A observação do mapa do núcleo inicial (Figura 06) já nos permite constatar problemas de descontinuidade do tecido urbano, uma vez que o traçado acima do Ribeirão Tatu (considerando a orientação da imagem), mais regular e conectado à Rua do Comércio se interrompia pela presença do Ribeirão e da ferrovia, se desconectando do traçado abaixo do Ribeirão, mais irregular devido ao relevo acidentado, e onde se chegava apenas por meio de pequena ponte, mas chamada de viaduto, localizada ao final da Rua Santa Cruz (Figura 10).

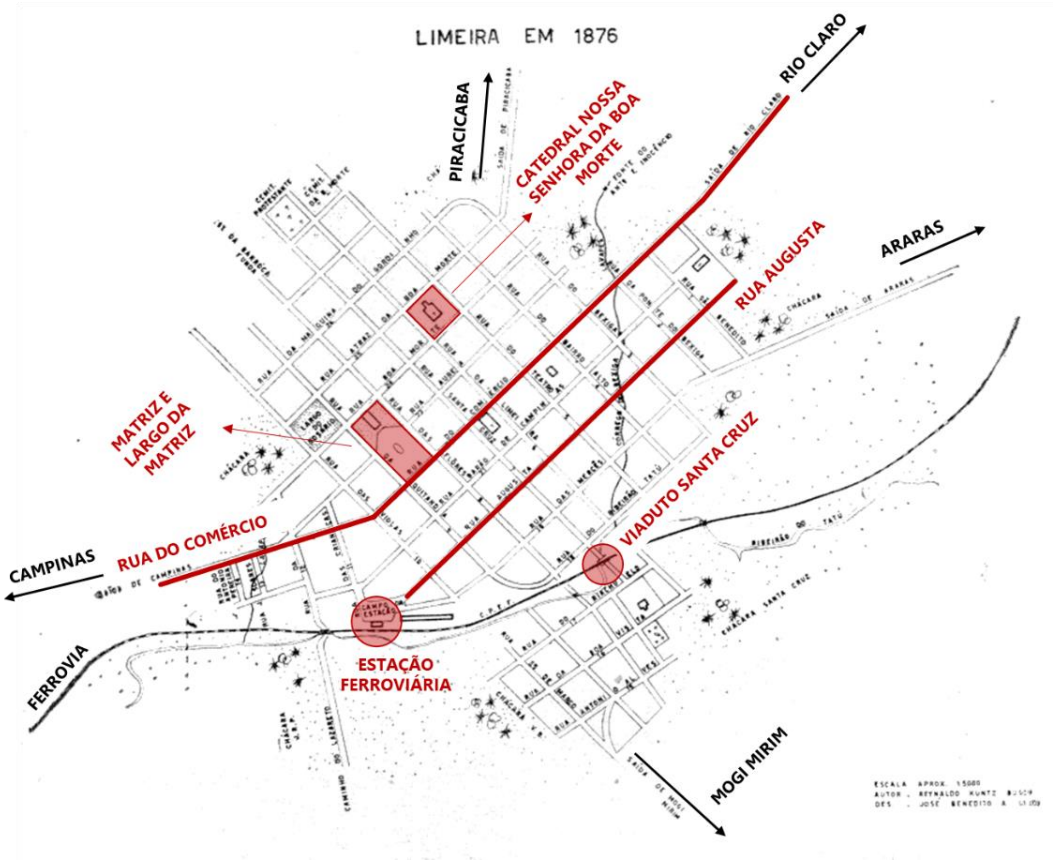


Figura 06 - Primeiro núcleo urbanizado de Limeira - 1876.

Fonte: BUSCH, 2007. Adaptado pela autora.

Em 1876, a inauguração da igreja Matriz ampliou o número de frequentadores do largo e influenciou a ocupação de seu entorno imediato. No mesmo ano houve a inauguração da estação ferroviária, o que favoreceu o crescimento do comércio nas proximidades do largo da Matriz e na Rua Augusta - hoje Rua Barão de Cascalho - que foi aberta especialmente para ligar o largo à estação (Figuras 12 e 13). Ao longo dos anos, a estação que foi instalada às margens do núcleo urbano inicial, junto ao Ribeirão Tatu, foi incorporada ao tecido da área central que se expandiu e se consolidou ao seu redor (QUEIROZ, 2007).

A partir das importantes análises elaboradores por Flávio Villaça em *"Espaço Intra-Urbano no Brasil"* (2001), podemos afirmar que a dinâmica de crescimento e expansão urbana causada pela implantação da estação ferroviária de Limeira se assemelha ao processo ocorrido em diversas outras cidades brasileiras: a estação de trem favoreceu o desenvolvimento nucleado das cidades pois aumentou drasticamente as possibilidades de deslocamento de pessoas de um centro a outro, tornando-se a referência maior da cidade e fortalecendo a importância das áreas centrais, conectadas agora pelo trem.

Para Queiroz (2007.), já nesse momento a expansão urbana de Limeira apontava indícios do surgimento de novas vias estruturadoras que se consolidaram nas décadas seguintes. São vias que iam em direção às antigas fazendas de café e que ligavam a cidade a municípios vizinhos, tais como as estradas que ligavam a cidade à Piracicaba, Rio Claro, Araras e Mogi-Mirim (ver Figura 05).

Junto dessas novas vias, foi necessária a criação de pontes e viadutos nas décadas seguintes para ultrapassar as barreiras físicas que até então limitavam a expansão, especialmente do núcleo inicial. Essa dificuldade de transposição até hoje impede a conexão de fragmentos da malha urbana em diversos pontos da cidade, o que veremos a seguir.

Além de retardar a expansão da cidade, por confinar a malha urbana nas proximidades do núcleo inicial, a ferrovia e o ribeirão Tatu são elementos que dividiram o território em duas partes distintas, uma se apresentando como mais vantajosa que a outra para o estabelecimento dos bairros das elites:

> (...), o núcleo da cidade está num terreno mais elevado, afastado da várzea do córrego, enquanto tal, uma região alagável. Para passar para o outro lado é preciso saltar a barreira, esses são aspectos que desprestigiam o outro lado. (...) A elite permaneceria junto ao centro, a área mais elevada, procurando sítios com atrativos naturais e onde o pequeno agrupamento de comércios e serviços começa a despontar. Com destaque para a construção na região central de Limeira, de um teatro em 1882 e do mercado municipal em 1900. No centro deu-se a ação pública de retificação e alargamento das ruas, delineamento de praças, sendo feitas as primeiras melhorias urbanas, obras de embelezamento e infraestrutura, como encanamento de água, construção de chafarizes, recolhimento de esgoto, iluminação pública e calçamento. (ANGELO, 2017, p.33).

Figuras 07, 08 e 09 - Rua do Comércio, atual Rua Doutor Trajano de Barros Camargo, respectivamente: sem data, 1950, 2020. Fonte. Memórias de Limeira.

Figura 10 - Viaduto Santa Cruz (construído na década de 1930) e Capitão Bernardes da Silva, 1960.

Figura 11 - Estação Ferroviária – 1890. Fonte: Página memórias de Limeira

Figura 12 - Antiga Matriz – 1930. Fonte: Página memórias de Limeira

Figura 13 – Praça da Antiga Matriz – 1930. Fonte: Página memórias de Limeira

O segundo período definido por Queiroz (2007) se dá entre 1877 a 1937 e apresenta cinco novos eixos de expansão: os eixos "Graminha" e "Santa Bárbara"[8] com crescimento em direção sudoeste e os eixos "Mogi-Mirim", "Campinas" e "Ribeirão Tatu", com menor expressividade.

As primeiras indústrias da cidade se instalaram, nesse período, nos terrenos junto à barreira formada pelo ribeirão e pela ferrovia, sobretudo por serem terras com preços mais baixos, beneficiadas pelo transporte acessível da estação e pela facilidade em despejar o esgoto no ribeirão. Dessa forma, a proximidade com o centro urbano e com as casas dos trabalhadores foi mantida (ANGELO, 2017).

Parte dos loteamentos implantados durante esses anos não possui documentação urbanística com informações precisas, mas sabe-se que no início da década de 1930 surgem os primeiros loteamentos residenciais na cidade (QUEIROZ, op. cit.). Foram novos bairros criados, destinados sobretudo à moradia de operários e das camadas populares. Os proprietários de algumas fábricas edificaram pequenas vilas de casas padronizadas para serem alugadas por seus operários (ANGELO, op. cit.). Algumas dessas casas se encontram parcialmente conservadas até os dias atuais, conforme pode-se visualizar na Figura 14.

Figura 14 – Residências das vilas operárias São Paulo e Sant'Anna, em Limeira.
Foto: Ana Rosa Machado de Ângelo, 2016. Fonte: ANGELO, 2017.

[8] O eixo denominado por Queiroz (2007) como "Santa Bárbara", nessa dissertação será denominado "Eixo Sul de Transformação Urbana". O eixo definido por Queiroz inclui o traçado das Avenidas Santa Bárbara desde a área central, a Avenida Doutor Lauro Corrêa da Silva e Estrada Municipal Limo-20. Nós consideraremos o eixo sul somente a partir do seu cruzamento com o Anel Viário.

A região central mantém sua prevalência abrigando a instalação das principais edificações, instituições, casas de saúde, sociedades recreativas e outros empreendimentos públicos e particulares. Foi no centro onde a elite manteve suas residências, próximo à parte mais valorizada e bem servida da cidade.

Na Figura 15, podemos observar que o desenvolvimento urbano de Limeira, até o final da década de 1940, se deu por crescimento espacial contínuo, com forma urbana contígua e expansão radial concêntrica (ÂNGELO, 2017). Podemos inferir que, apesar dos novos bairros serem destinados às camadas populares, por darem continuidade malha urbana inicial, a proximidade entre elite e classe trabalhadora é mantida. Não se nota, até então, indícios de segregação socioespacial, embora já existissem significativas interrupções do sistema viário, uma vez que a travessia da ferrovia/ribeirão era possível apenas pelo Viaduto Santa Cruz (Figura 10), construído na década de 1930.

> Assim, até esse período, as características mais conformadoras da ocupação urbana em Limeira foram: uma região central em quadrícula, estabelecida no início da formação da cidade e seguida pelos quadrantes que surgiram até o final da década de 1930; os bairros a leste, separados pela barreira córrego/ferrovia, seguiram uma quadrícula não tão regular, com outra orientação. Após esses anos, os novos bairros a oeste não obedeceram mais a quadrícula inicial, mas ainda são continuidades da malha central, às vezes saltando propriedades de antigas chácaras ainda mantidas, mas sem formar novos vazios. Com os bairros a leste, não foi diferente, apesar de seguir novas orientações, ainda estavam conectados a malha já consolidada. (ANGELO, 2017, p.39).

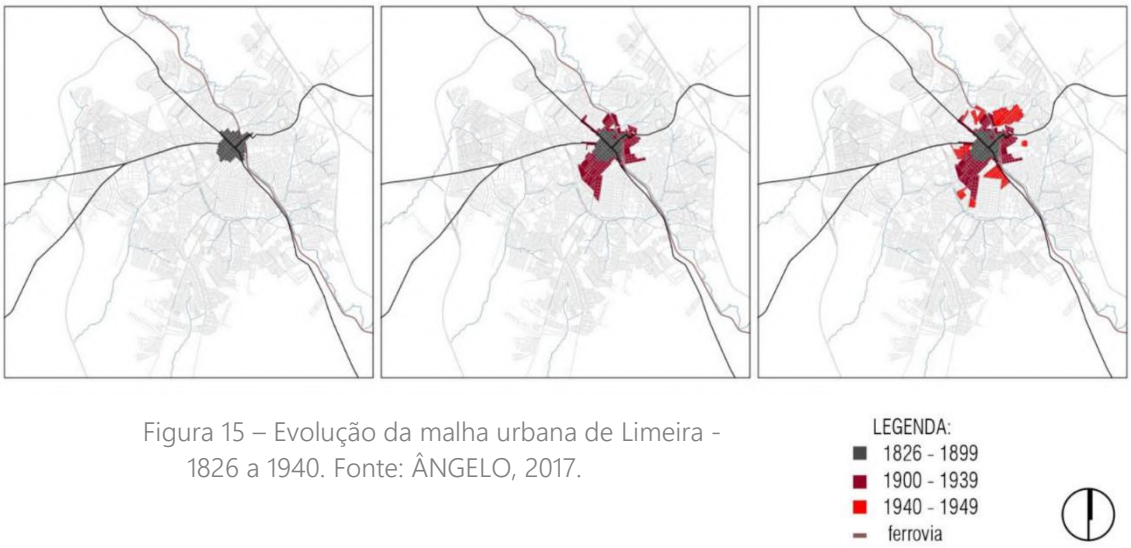


Figura 15 – Evolução da malha urbana de Limeira - 1826 a 1940. Fonte: ÂNGELO, 2017.

O terceiro período de Queiroz (2007) vai de 1938 a 1950. Durante esses anos o crescimento continua ocorrendo de forma contígua à malha inicial, mas apresenta fragmentos que indicam o início da dispersão. A maior expansão ocorre nos eixos "Ribeirão Tatu", "Araras", e "Barroca Funda", "Campinas", "Santa Bárbara", "Piracicaba" e "Rio Claro" (ver Figura 05). Todos os loteamentos abertos no período foram de iniciativa privada e com predominância de pequenas glebas.

De acordo com Queiroz (2007) o traçado geométrico em xadrez do núcleo inicial se transforma em novas áreas desconexas de tecido urbano. Inicia-se nesse momento um processo de dispersão urbana nos eixos "Santa Bárbara" e "Campinas", e surge novo eixo estruturador "Laranjeiras", na margem oposta do Ribeirão Tatu.

O eixo "Santa Bárbara" se estabeleceu por se tratar de antigo caminho de tropeiros pela mudança da Companhia Prada, importante indústria da cidade[9].

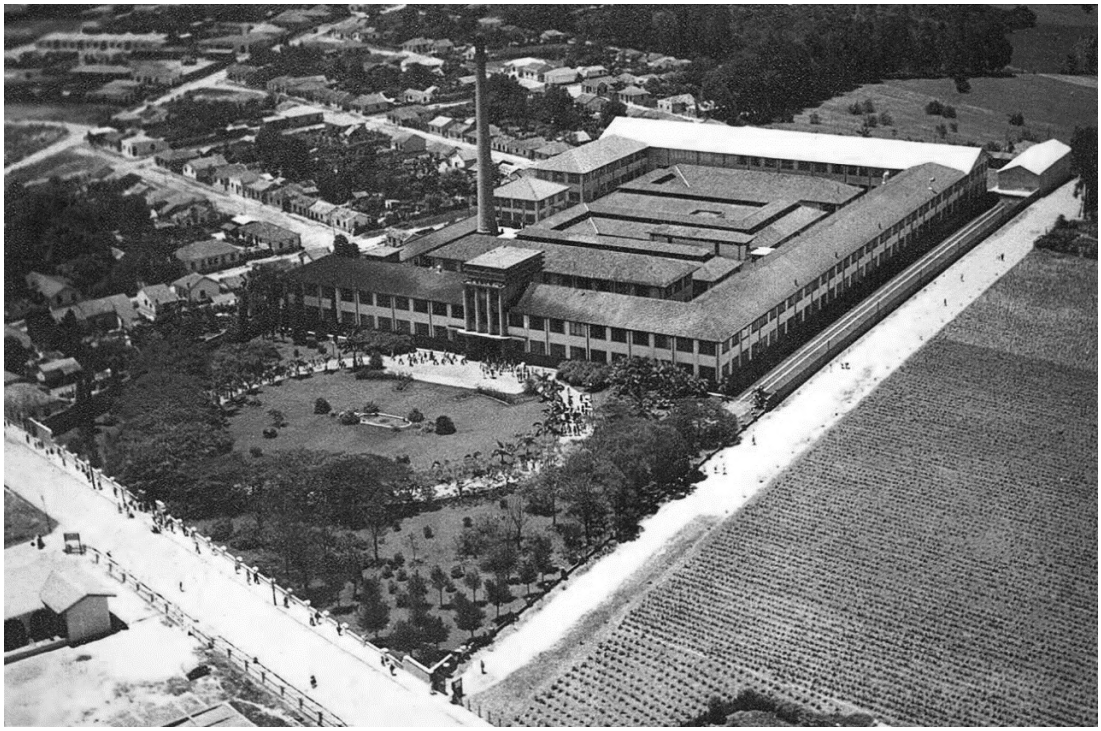


Figura 16 – Vista aérea da planta industrial da Companhia Prada. Fonte: Acervo Nelson Petto.

[9] Nas antigas instalações da Companhia Prada hoje encontra-se a sede da Prefeitura Municipal de Limeira.

O eixo "Campinas" apresenta duas implantações de loteamentos desconexos da malha inicial. O primeiro, mais próximo da área central e o segundo, distante da malha, "provavelmente por estar na área em que a antiga Estrada do Governo cruzava a linha férrea, podendo oferecer serviços e comércio àqueles que chegavam à cidade" (ibid.).

No novo eixo "Laranjeiras" foi implantada a Vila Queiroz, bairro com características urbanísticas semelhantes ao núcleo inicial da cidade, como o traçado regular das quadras e a priorização da estética. Para Queiroz (2007), o que difere o novo bairro são as declividades significativamente mais acentuadas que a área central, corroborando com o exposto por Ângelo (2017), sobre a existência de área "menos vantajosa" para a expansão da cidade e assentamento das elites. O eixo apresenta em sua área de influência indústrias de grande porte e relevância, como a Máquinas D´Andréa e a Rocco, bem como o Limeira Clube, frequentado inicialmente apenas pela elite.

O quarto período determinado por Queiroz (2007) abrange as décadas de 1950 e 1960. Na década de 1950, além dos bairros contíguos ao centro, de padrão alto, houve a criação de loteamentos para os estratos médios e baixos, próximos às novas indústrias que se instalavam ao longo da Rodovia Anhanguera. O maior crescimento do período ocorreu no eixo "Barroca Funda"[10] seguidos pelo crescimento do tecido urbano ocorrido entre os e entre os eixos "Campinas", e "Santa Bárbara". O crescimento dessa década e o aumento da demanda por habitação se deve, em parte, ao contingente populacional vindo das áreas rurais para a cidade. Nessa década, a população urbana de Limeira supera pela primeira vez a população rural[11].

> Até os anos de 1940, em Limeira, não havia bairros estritamente destinados às elites. Como mostrado anteriormente, as diferentes classes sociais estavam próximas na ocupação da contígua área urbana.

[10] Eixo que compõe parte do traçado que viria a ser o Anel Viário;
[11] Dados do IBGE, Censo 1950.

> Essa situação se alterou a partir da década de 1950, com o surgimento de loteamentos destinados às camadas de alta renda, conectados ao centro, com garantida acessibilidade às áreas bem servidas, pelas vias que se conectavam à malha central. Os novos bairros com o tempo formaram regiões concentradas de moradia dessas classes (ANGELO, 2017, p.88).

Nesses vinte anos as elites se concentraram em loteamentos como a Vila Gonzaga (1952), Vila Cláudia (1952) e Vila Santa Lina (1961), bairros conectados ao centro, ao sul, e com terrenos maiores que o padrão. Destaca-se também a Vila Paraíso, loteada em 1953, que se conecta ao centro à noroeste e é composta por grandes terrenos que foram ocupados por construções de alto padrão. Em seguida, destaca-se o Jardim Mercedes, inaugurado em 1967, onde é possível encontrar até hoje casas sem muros. Verifica-se o início da segregação socioespacial na cidade e a dispersão com relação ao centro.

De acordo com Ângelo (2017),

> O início da instalação do arranjo centro-periferia, em Limeira, se deu a partir da década de 1950, com os primeiros loteamentos distanciados da área central, que romperam com a conformação urbana estabelecida até então e se alastraram pelas bordas da cidade nos anos seguintes, promovendo a expansão descontínua do tecido urbano, marcado por grandes vazios (ANGELO, 2017, p.56).

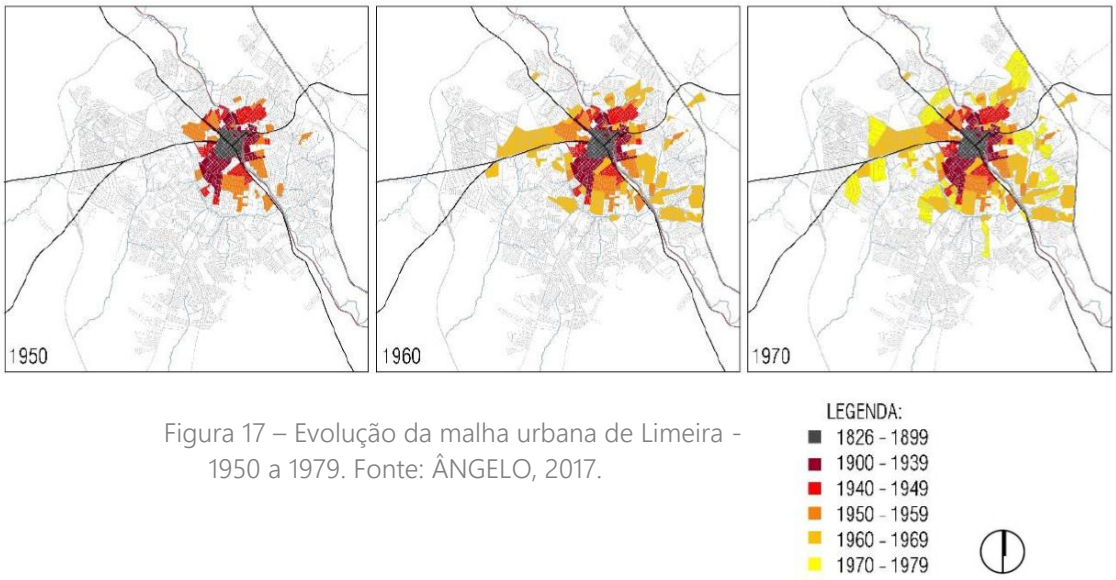


Figura 17 – Evolução da malha urbana de Limeira - 1950 a 1979. Fonte: ÂNGELO, 2017.

As elites permaneceram instaladas na área central, que continuou a ser a área mais importante e mais bem servida da cidade, gerando a partir de então um processo de expansão urbana ao mesmo tempo centralizado e disperso (ibid.).

Quanto aos demais loteamentos, o crescimento da década de 1960 seguiu a tendência observada na década anterior. Houve abertura de loteamentos nas áreas de maior crescimento industrial e comercial, tais como nos arredores da ferrovia e da Rodovia Anhanguera.

É notável na década de 1960 o intenso crescimento da área urbanizada, quase o dobro da década anterior, composto por loteamentos que dão continuidade à malha urbana implantada e preenchem vazios criados entre os eixos de expansão. Porém, fica clara a tendência de dispersão e fragmentação do tecido com a implantação de diversos loteamentos desconexos do tecido preexistente e distante da área central, criando amplos vazios urbanos. Esses bairros surgem nas proximidades das rodovias de acesso à Piracicaba e Iracemápolis, na região oeste, nos eixos denominados por Queiroz (2007) "Piracicaba" e "Iracema".

Sobre a formação dos vazios urbanos nesse período é certo dizer que parte deles era constituída por propriedades particulares que, embora instaladas na área urbana, praticavam culturas rentáveis até o momento, como a da cana-de-açúcar e da laranja. Deste modo, alguns desses vazios não foram estabelecidos com objetivos de especulação, inicialmente, pois até então não havia interesse econômico em se criar ali novos loteamentos, uma vez que a produção agrícola nas grandes propriedades era suficientemente rentável (MANFREDINI, 2005).

O eixo "Laranjeiras" e especialmente o eixo "Campinas" cresceram em grande proporção em sentido a Rodovia Anhanguera, reforçando a acessibilidade e importância dessa via como indutora do crescimento de Limeira (QUEIROZ, 2007). Outro eixo que se consolidou no período é o "Mogi-Mirim" dando origem ao primeiro loteamento que extrapola a barreira criada pela Rodovia Anhanguera,

que até esse momento era a principal entrada da cidade. Ainda nessa década é implantado o primeiro loteamento público e popular, no eixo "Morro Azul", enquanto os bairros da área central, principalmente, são ocupados predominantemente pelo público de média e alta renda (ver Figura 05).

Limeira passou por um forte processo de urbanização entre os anos de 1970 e 1980 - o quinto período de Queiroz (2007). Nessa década, o amplo crescimento ocorreu de forma desordenada e desconexa com a abertura de loteamentos distantes da área central, em vários eixos, com evidente propósito especulativo, ao propiciarem a formação de vazios urbanos do tipo gleba – tendência já percebida e motivada por razões diversas já na década anterior.

O crescimento desse período se caracterizou ainda pela valorização do solo devido ao aumento populacional, à intensificação da atividade industrial e ao início da produção de habitação de interesse social.

> Acentuava-se também neste período a implantação de conjuntos habitacionais, pautada nas políticas federais de manutenção do equilíbrio do Estado constituído pelo governo militar, que governou o Brasil entre os idos de 1964 e 1984. As atenções estiveram voltadas durante a maior parte destes 20 anos ao atendimento das massas trabalhadoras com o benefício da casa própria, buscando o apoio da população ao governo e a manutenção da ordem pública (MANFREDINI, 2005, p.67)

O aumento da população criou maior demanda por habitação, especialmente para a população de baixa renda. De acordo com Queiroz, o déficit habitacional e falta de regulação por parte do poder público para a instalação de novos loteamentos, tanto de iniciativa pública como privada, gerou maior fragmentação tecido urbano:

> Esse déficit [habitacional] propiciou a criação, por parte dos empreendedores imobiliários, de novos loteamentos, destinados às classes mais pobres, que podemos classificar como de baixa qualidade, sem infra-estrutura (sic passim) básica, além de localização distante da área urbanizada. Esses fatores associados à busca de ganho especulativo pela retenção de glebas e lotes ociosos, conduzem à

> formação dos vazios urbanos que encarecem a infra-estrutura e também o surgimento dos loteamentos clandestinos ilegais que fugiram ao controle da cidade (QUEIROZ, 2007, p.122).

O significativo desenvolvimento da cidade e de sua importância no cenário regional, estadual e até mesmo nacional, levou a municipalidade a criar o Plano Local de Desenvolvimento Integrado por meio da EMDEL - Empresa de Desenvolvimento de Limeira em uma tentativa de ordenamento de sua expansão. Entre outras diretrizes, o Plano Local de Desenvolvimento Integrado definiu o traçado de um anel viário - composto por trechos de vias existentes e outras a serem abertas.

> A construção do anel viário nos anos 1970 teve papel importante, pois delimitava o espaço urbano da cidade, percorrendo os bairros de periferia da época e permitindo a melhor circulação de veículos sem a passagem direta pelo centro na cidade. No início funcionava como uma barreira de crescimento da cidade e, posteriormente, como um elemento propulsor do seu desenvolvimento. As periferias se tornaram cada vez mais distantes em direções oeste/sudeste (QUEIROZ, 2007, p.123).

Apesar da intenção de se delimitar do espaço urbanizado da cidade com a criação do anel viário, a malha urbana já se estendia além de seus limites quando as obras foram finalizadas. No entanto, o anel viário se constituiu em importante elemento de estruturação do espaço da cidade e englobou o eixo "Barroca Funda", onde a maior parte dos loteamentos aprovados nesse período foram inseridos.

Em Limeira as áreas mais valorizadas se localizavam até o momento no centro - núcleo inicial e entorno, como na maioria das cidades - e na região Norte, onde se instalaram loteamentos mais nobres. As áreas menos valorizadas se localizavam no trecho sudoeste do "Anel Viário" e no eixo "Barroca Funda", mais afastados do centro, reforçando o sentido do maior crescimento urbano a sul e sudoeste da cidade[12].

[12] A expansão urbana sentido Sul é tema do Capítulo 3 dessa dissertação.

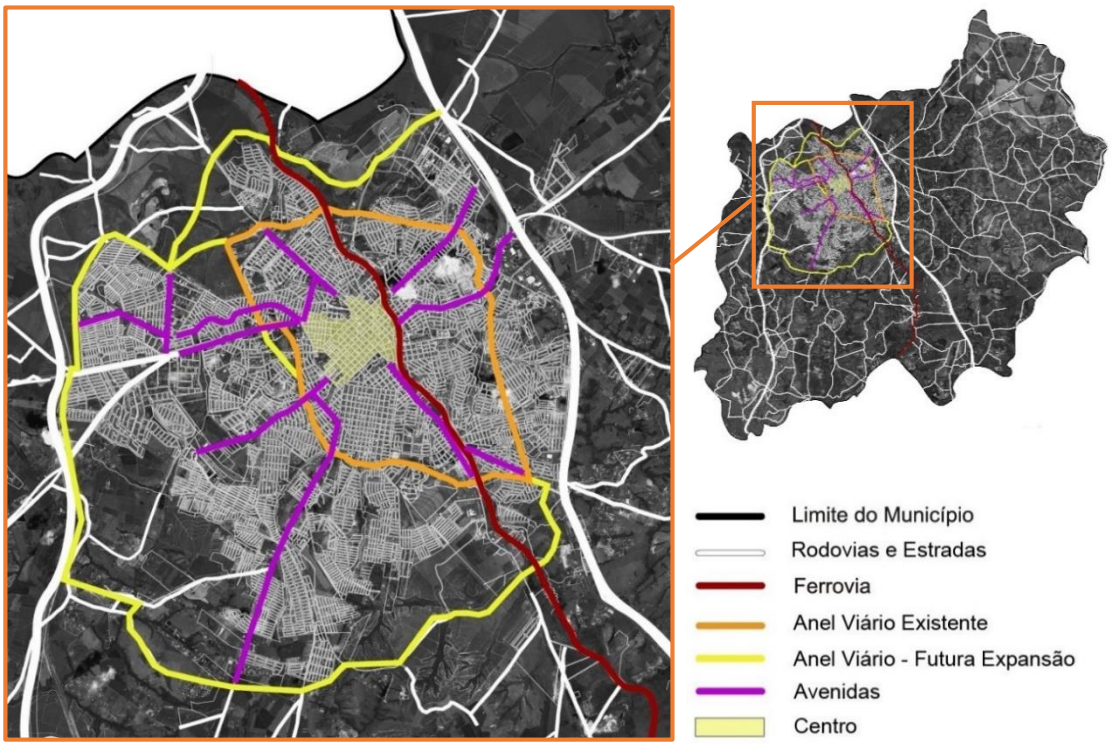


Figura 18 – Principais vias do município. Criação: Rafaela Pavanelli Chaves, sob fontes: Google Earth, e Mapa Urbano Digital de Limeira, 2020.

Manfredini (2005) afirma que o final da década de 1970 e início dos anos 1980 foi marcado pelo loteamento de terras antes ocupadas pela agricultura, pois o parcelamento do solo havia se estabelecido como empreendimento rentável, devido sobretudo aos anos de especulação, quando os bairros das adjacências foram aos poucos sendo implantados. A evolução desse modelo de empreendimento está intrinsicamente ligada ao contexto do intenso crescimento econômico urbano e regional da época.

> O número de loteamentos aprovados trouxe grandes problemas nesse período, pois não havia recursos financeiros para implantação de infra-estrutura (sic), fazendo com que se suspendessem, na década seguinte, os pedidos de novos loteamentos. Segundo Fávero (1995), nesse mesmo momento, os sitiantes que possuíam terras nas áreas de expansão urbana obtiveram lucros até quatro vezes mais com o parcelamento de seus imóveis do que com a produção agrícola desenvolvida ali (QUEIROZ, 2007, p.123).

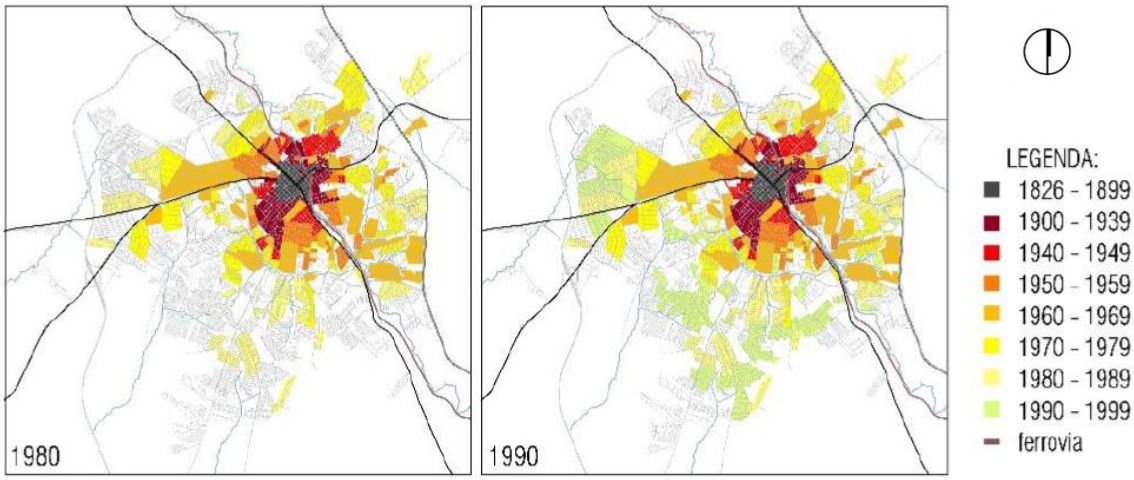


Figura 19 – Evolução da malha urbana de Limeira – 1980 a 1990.
Fonte: ÂNGELO, 2017. Adaptado pela autora.

O sexto período de Queiroz (2007) representa a década de 1980. Esse não foi um período de grandes expansões do tecido urbano, limitando-se a criação de loteamentos dispersos e de mais vazios urbanos. Tais loteamentos, de modo óbvio, não passaram por planejamento criterioso, uma vez que a motivação principal era a geração de lucro. Pode-se notar então que os novos bairros, que demoram para se consolidar, não se articulam com a malha urbana pré-existente de forma eficaz, sobretudo no que diz respeito à criação de infraestrutura ligadas ao sistema viário ao transporte público, notando-se claramente a falta de avenidas e vias arteriais eficientes.

Um fator que possivelmente contribuiu para a temporária redução na abertura de novos loteamentos foi, além da recessão econômica, a promulgação da Lei Federal nº 6.766 de 1979, que regulamentou e aumentou as exigências para aprovação de novos parcelamentos de solo. As exigências dessa lei se somaram às normativas do Código Florestal de 1965, como a criação das Áreas de Proteção Permanente (APPs) e da Constituição Federal de 1988, que para proteção dos

recursos naturais, reduziu as facilidades encontradas pelos agentes da especulação imobiliária até então[13].

> A partir do final da década de 1990, é crescente a associação dos estoques de espaços livres e áreas ambientalmente frágeis, em especial as APPs fluviais, que se tornam estoques de áreas públicas na medida em que a cidade se expande. Normalmente, essa prática decorre da simples conveniência dos agentes imobiliários, que destinam as áreas objeto de restrição de uso à cota de porcentagem de áreas que devem ser transferidas obrigatoriamente aos municípios, uma vez que estas não possuem valor comercial (SOUZA, 2015, p.90).

Pode-se ligar a promulgação dessas leis a um novo e importante fenômeno comum à cidade de Limeira e diversas outras cidades brasileiras: o surgimento de espaços livres, não passíveis de ocupação, juntos aos cursos d'água nas novas áreas urbanizadas, as Áreas de Preservação Permanente (APPs) urbanas.

No Brasil, o sistema de espaços livres urbanos, tradicionalmente, é resultante do processo de parcelamento do solo, com a doação de percentuais da área parcelada para o município, conforme definido por legislação municipal. Até a promulgação das referidas leis, era comum a ocupação das várzeas com vias expressas, por vezes o tamponamento e/ou aterramento completo dos cursos d'água e nascentes para a construção de avenidas e implantação de loteamentos, conforme exemplificado por Conrado Blanco de Souza (2011), nos cortes esquemáticos da Figura 20.

Em Limeira temos alguns significativos exemplos do uso das APPs para criação de infraestrutura viária: o Anel Viário acompanha o eixo de alguns córregos, invadindo suas várzeas, com faixas de rodagem ou com drásticas intervenções como aterros e cortes; a Via Marginal ocupa grande parte da várzea do Ribeirão Tatu no trecho onde a urbanização é consolidada, no lado oposto da Ferrovia, que já havia interferido na topografia inicial. O Ribeirão foi parcialmente

[13] Com a promulgação da Lei 14.285 de 2021, a responsabilidade sobre a regulamentação das Áreas de Proteção Permanentes em áreas urbanas consolidadas passa a ser dos municípios, fragilizando significativamente sua proteção.

retificado e canalizado em meados da década de 1980; a Avenida Ana Carolina De Barros Levy foi construída sobre o córrego e área de "charco", assim como alguns empreendimentos como o Nosso Clube. Próximo a essa avenida foi instalado o único "piscinão" da cidade, no subsolo da pista de corrida do Tiro de Guerra, evidenciando que a região recebe, devido a declividade, significativo volume de águas pluviais dos bairros mais altos.

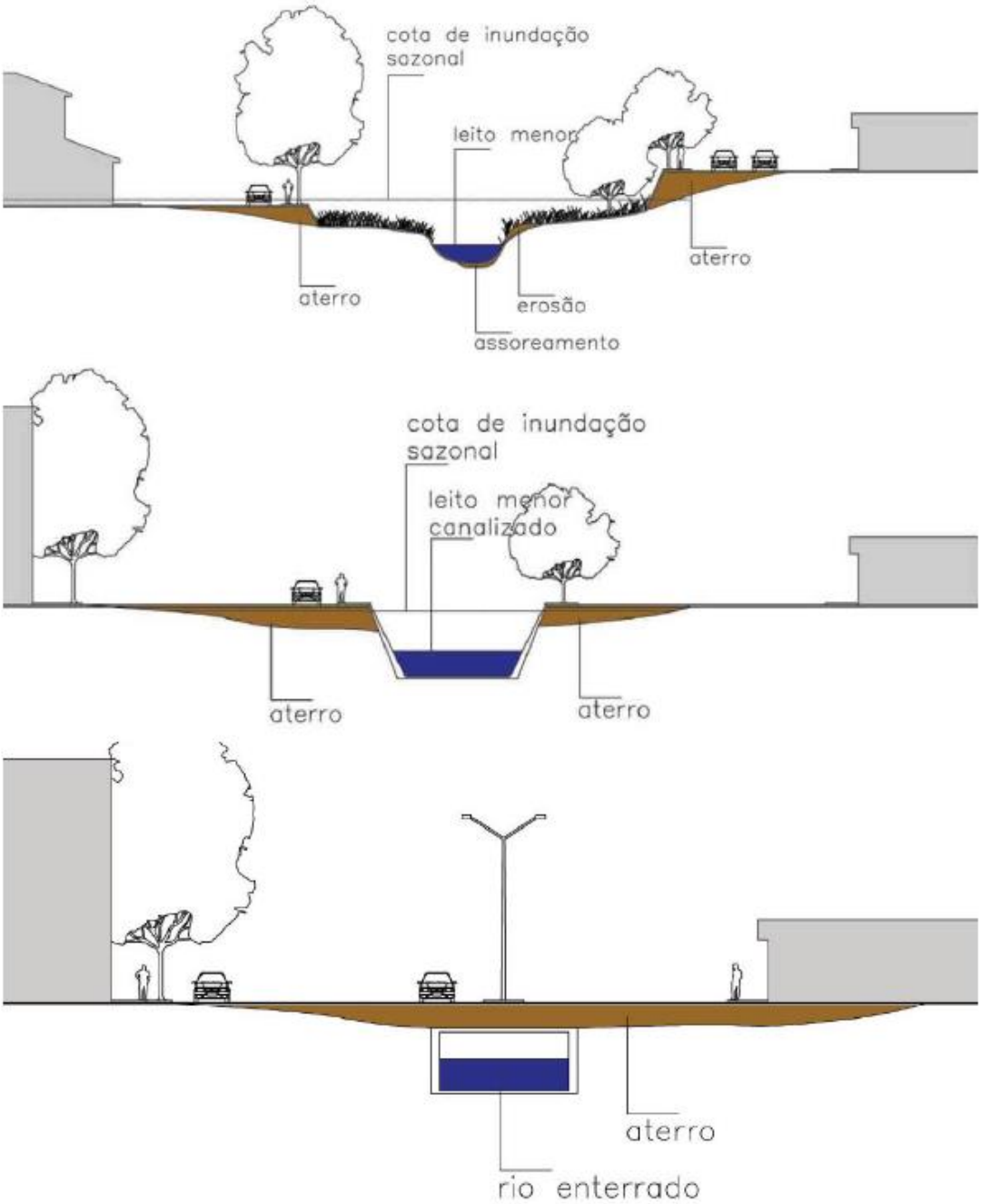


Figura 20 – Cortes esquemáticos das intervenções típicas junto aos córregos em cidades brasileiras. Fonte: Conrado Blanco de Souza, 2011.

Figura 21 – Via Marginal junto ao Ribeirão Tatu, à direita. À esquerda do Ribeirão, linha férrea. Fonte: *Google Street View* 2022. Verifica-se a total invasão da várzea pelas vias, além da retificação e canalização do curso d´água. Área urbanizada no início do século XX.

Figura 22 – Trecho do Anel Viário junto ao Córrego da Barroca Funda, em ambos os lados. Fonte: *Google Street View,* 2022. Destaque para as obras de contenção do talude.

Figura 23 – Avenida Ana Carolina de Barros Levy, construída sobre córrego. Fonte: *Google Street View,* 2022

Figura 24 – Eixo do Ribeirão Tatu, com via Marginal e ferrovia nas laterais. Bairros: Centro, abaixo, Vila Camargo e Nova Suíça, acima. Ocupação anterior à promulgação da lei das APPs. Fonte: *Google Earth,* 2022.

Figura 25 – APP urbana em área de urbanizada após 1970. Destaca-se a grande largura da área preservada, a total falta de tratamento paisagístico e de articulação com o tecido urbano. Devido a inexistência de um projeto para tais áreas, além de serem não atrativas para o uso, tais áreas passam a ser um problema de mobilidade urbana e segregação urbana. Fonte: *Google Earth,* 2022

A despeito das limitações do Poder Público em garantir a efetiva proteção dessas áreas, o Código Florestal tem assegurado, em muitos casos, a conservação de reservas expressivas de espaços livres potenciais contíguos aos corpos d'água urbanos, reduzindo a incidência de obras rodoviaristas em fundos de vale, entre outras intervenções inapropriadas para essas áreas, e permitindo que os municípios as utilizem para criar espaços livres com alto potencial de qualificação do meio ambiente na cidade (SOUZA, 2015).

Sobre as descontinuidades e falta de hierarquização viária na cidade, Manfredini (2005) afirma que a ampliação dos espaços ocupados ocorrida em Limeira partir de 1950 até 1985 aconteceu de modo descontínuo e disforme, englobando os loteamentos e o sistema viário, que foi produzido com traçados de vias descontínuas e com dimensionamento insuficiente em função do fluxo de veículos, gerando dificuldades como desvios constantes de percursos.

A respeito do adensamento e verticalização da cidade, Manfredini (2005), Queiroz (2007) e Ângelo (2017), sugerem que esse fenômeno surgiu em Limeira lentamente a partir da década de 1950, com edifícios de até três pavimentos. Durante as décadas de 1960 e 1970 houve a construção de apenas nove edifícios, apenas um destinado exclusivamente ao uso de serviços. Já em 1980, a verticalização se caracteriza como o fenômeno mais importante do processo de urbanização do município, quando se verifica significativo aumento da construção de edifícios de apartamentos[14]. Ângelo (2017) indica que multiplicação edifícios verticais produzidos evidencia o aumento da aceitação dos prédios verticais e a alteração na postura dos produtores imobiliários na cidade:

> A grande variação no tamanho e tipologia dos apartamentos demonstra que o alvo foi a ampla gama das classes médias. Sendo assim é possível perceber que até essa época os bairros residenciais pericentrais, onde se concentravam a habitação unifamiliar das camadas de alta renda, ainda supriam a demanda de moradia, e a partir da década de 1990

[14] Informações mais detalhadas sobre o processo de verticalização em Limeira consultar: ÂNGELO, Ana Rosa Machado de. Histórias da Cidade: a movimentação das elites pelo território. Dissertação de Mestrado. Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2017.

> surgem os edifícios de alto padrão, sinalizando a adoção dos apartamentos como uso residencial das elites (ÂNGELO, 2017, p.68).

Maria Adélia de Souza em *"A identidade da metrópole"* (1994), quando trata do fenômeno de verticalização e metropolização, afirma que a verticalização para fins residenciais é uma identidade do processo de urbanização brasileiro, que se verifica após o fenômeno da horizontalização e da formação das periferias. De acordo com a autora, em outros países a verticalização se vinculou principalmente ao uso de serviços. Já para Maria Beltão Sposito, o fenômeno da verticalização no decorrer da década de 1980 em cidades não metropolitanas está ligada principalmente aos signos da cidade grande expressos pelas edificações em altura (SPOSITO, 2004).

Em Limeira, boa parte dos edifícios construídos até os dias atuais se destinam à habitação. Na cidade, a construção de edifícios de apartamentos se justifica, além dos fatores anteriormente expostos, em parte pela recessão econômica no país, pela diminuição das atividades empresariais na construção civil e pelos altos tributos aplicados sobre lotes vazios, especialmente o IPTU – Imposto Predial e Territorial Urbano. Nesse contexto os investimentos se voltaram à verticalização em pequenos lotes bem localizados e servidos de infraestrutura, verificando-se então a retomada da construção civil e o aumento de pedidos de aprovação de projetos na cidade.

Souza (1994) em sua análise sobre a verticalização também comenta que, o apartamento surge para resolver o problema de moradia da classe média, e em seguida foi adotado pelas camadas de alta renda. Como a verticalização do interior ocorre tardiamente em relação à metrópole, em Limeira, os primeiros edifícios de apartamentos já foram destinados às classes altas. Tais edifícios tinham localização privilegiada, com acesso fácil aos serviços e equipamentos urbanos, além de alto nível de segurança, oferecendo aos seus moradores a manutenção ou elevação de seu *status* social (QUEIROZ, 2007).

Enquanto produção habitacional para as elites e classes médias se concentrava nas áreas centrais, os primeiros empreendimentos de habitação de interesse social (HIS) começam a surgir nas áreas periféricas da cidade. Na década de 1980, a produção de HIS passa a ser um elemento relevante para expansão urbana a partir do surgimento de diversos programas habitacionais, tanto da prefeitura como dos governos estaduais e federais. A ação estatal nesse período compreendeu a construção de dez conjuntos habitacionais, no modelo de loteamentos econômicos, com a criação de lotes de 140m² menores que os lotes habituais da cidade, que tinham em média 250m². Esses loteamentos se localizaram, principalmente, ao longo dos eixos "Anhanguera", "Campinas" e "Anel Viário" (QUEIROZ, 2007).

Sobre esse assunto a autora destaca que:

> A zona noroeste eixo "Iracema", próxima às saídas de Piracicaba e Iracemápolis, foi destinada à construção do Parque Nossa Senhora das Dores I, II e III (Cohab-Bandeirantes) entre os anos de 1981 a 1987 com 1596 unidades, que continuou crescendo ao longo dos anos. Ainda nessa área de influência, entre os anos de 1989 e 1990, consolidou-se o eixo "Morro Azul" com a implantação, de 3437 unidades designado como Parque Abílio Pedro (CDHU), reforçando a constituição de um grande setor popular da cidade. Já na região sudoeste tivemos a terceira área de concentração de loteamentos e programas habitacionais nos eixos "Anel Viário", "Lagoa Nova" e "Santa Bárbara". (QUEIROZ, 2007, p.134)

Para a viabilização desses empreendimentos, as terras eram adquiridas pelo poder público e as habitações vendidas a preços abaixo do valor de mercado e financiadas em longos períodos para a população de baixa renda. Esses loteamentos serviram como atrativo para novos moradores, o que incentivou a implantação de loteamentos privados nas proximidades (MANFREDINI, 2005).

Para Ângelo (2017), em sua análise sobre o movimento das elites no território Limeirense, a habitação popular passa a ser um campo atrativo para os agentes da especulação imobiliária, por apresentar alta rentabilidade do capital empregado. A autora afirma ainda que a propriedade fundiária foi a base inicial

para a exploração de renda por meio dos aluguéis, com a construção privada de casas, mas este modelo foi pouco expressivo e pouco organizado. Em seguida, com as possibilidades geradas a partir das políticas públicas criadas, que facilitaram a aquisição da casa própria por meio da disponibilização de crédito, o capital imobiliário emergiu se afastando da típica propriedade fundiária, criando uma outra face para exploração da moradia em todo o país, com extensa produção de loteamentos e casas populares para venda.

Podemos dizer que a produção de habitação em Limeira apresentava dois *modus operandi:* O setor privado estava focado na produção de loteamentos em primeiro lugar, e em segundo lugar, na produção de casas; enquanto o setor público se ocupou da produção de casas populares e conjuntos de apartamentos de gabarito baixo. O setor público, dessa forma, beneficiou as camadas de média e baixa renda, mas deixando ainda sem atendimento os segmentos populares mais baixos, que não podiam arcar com os custos da habitação e não tinham acesso às novas linhas de crédito (ANGELO, 2017).

Observa-se nesse período o aumento da demanda por HIS. Na década de 1980 a prefeitura municipal inicia a implantação de novos bairros populares, como os bairros Parque João Ometto, de 1982, e Jardim Odécio Degan, de 1990. Entretanto, a iniciativa municipal não conseguiu suprir a demanda e a invasão de terras com a autoconstrução de moradias, deu origem a bairros sem qualquer infraestrutura ou condições dignas de moradia. Surgem então os primeiros núcleos de favelas na cidade, como os bairros Jardim Enersto Kühl, ocupado em 1995, o Jardim Nova Conquista, ocupado em 1996 e o Jardim Cortez, ocupado em 1999, bairros que apresentam os maiores índices de vulnerabilidade social até os dias de hoje.

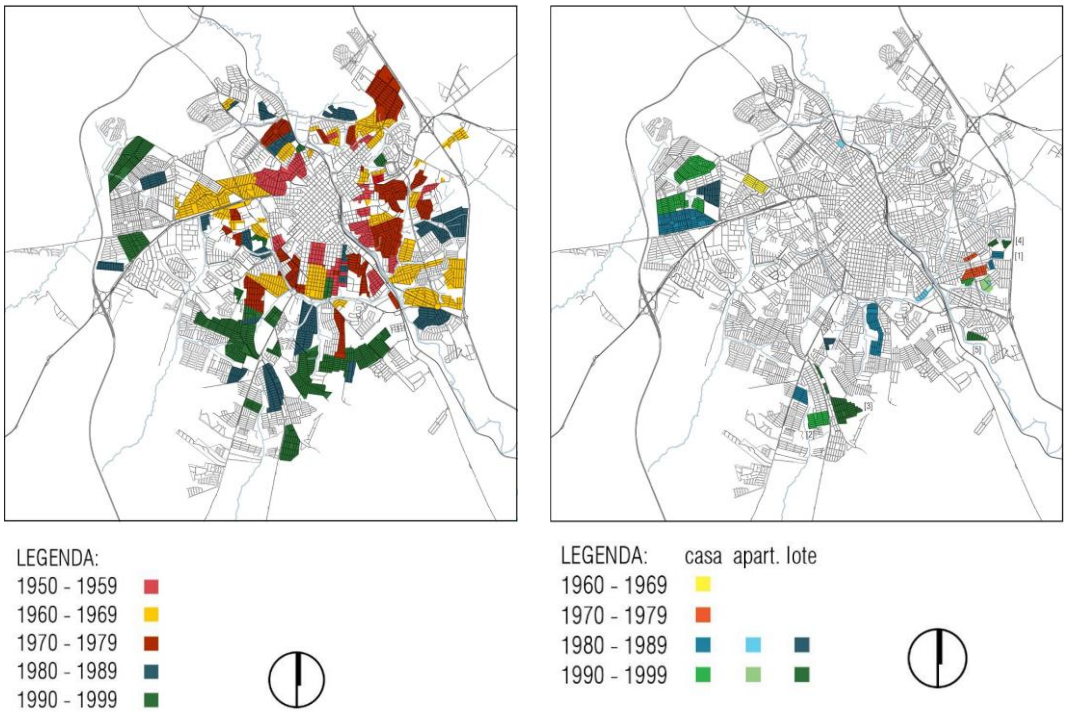


Figura 26 – [à esquerda] Localização da produção privada de habitação popular.
Figura 27 – [à direita] Localização da produção pública de habitação popular.
Fonte: ÂNGELO, 2017. Adaptado pela autora.

A localização dos setores de moradia popular, evidente nos mapas apresentados (Figuras 26 e 27), revela o processo de ocupação das periferias. Limitou-se aqui em apresentar a dispersão das moradias populares pelas periferias, o distanciamento das classes sociais, que deu origem ao arranjo centro-periferia e a segregação socioespacial, conforme identificado por Ângelo (2017), sem entrar no âmbito de uma investigação aprofundada da realidade dessas periferias.

Na análise de Milton Santos (2009), a especulação imobiliária agrava o problema de acesso à terra e à habitação, se aproveita do déficit habitacional, produz a periferização da população pobre e se torna ao mesmo tempo causa e efeito do tamanho desmedido das cidades. Para o autor, esse é um sistema retroalimentado pela insuficiência de serviços urbanos, que causa a valorização diferenciada das porções do território urbano. O autor afirma ainda que,

> A construção de um conjunto residencial, e a consecutiva dotação de infra-estruturas (sic) valoriza os terrenos em derredor, estimulando os proprietários a uma espera especulativa. Produzem-se novos vazios urbanos, ao passo que a população necessitada de habitação, mas sem poder pagar pelo seu preço nas áreas mais equipadas, deve deslocar-se para mais longe, ampliando o processo de periferização. (SANTOS, 2009, p.124)

De acordo com Queiroz (2007) o sétimo período vai de 1990 a 2005. Durante esses anos o crescimento foi menor se comparado às décadas anteriores em termos de área ocupada, porém, outro fenômeno predomina: a produção residencial dedicada às classes altas se transforma em condomínios e loteamentos fechados[15], constituindo bolsões de segregação socioespacial em toda a cidade. Essa informação está em conformidade com a indicação de Ângelo (2017) de que nos anos 2000 o número de construções verticais caiu drasticamente e revelou a mudança no padrão habitacional, especialmente das elites, que passou aos loteamentos residenciais fechados.

A expansão entre os anos de 1967 a 2007 foi mais expressiva em termos de área ocupada do que a expansão ocorrida entre 1876 a 1967. Os loteamentos residenciais populares continuam se instalando a sul, ultrapassando o perímetro urbano na década de 1990, conforme diagnóstico urbano apresentado no Plano Diretor de 1998. Essas ocupações ocorreram de forma desordenada, tanto em relação à forma de implantação quanto à inserção na malha urbana, criando novos vazios urbanos e reforçando o sentido de expansão da cidade nos quadrantes sul e sudoeste.

Até então os quadrantes sul e sudoeste eram ocupados por grandes propriedades agrícolas ou de recreio, além de glebas vazias, servidas por uma

[15]Os loteamentos fechados são parcelamentos comuns, de lotes, com cercas ou muros que impedem a circulação pública nessas áreas. Já os condomínios fechados são parcelamentos fechados que incluem a construção de residências e outros edifícios coletivos na sua implantação. As vias e áreas comuns dos loteamentos fechados são, na verdade, públicas. Já as vias e áreas coletivas dos condomínios são realmente privadas e de uso coletivo exclusivo dos condôminos. (PASTERNAK e BOGUS, 2009)

malha viária descontínua e insuficiente, criando grandes limitações para o crescimento da cidade e outras formas de ocupação além daquela representada pelos loteamentos populares (MANFREDINI, 2005). Dessa forma, os grandes conjuntos habitacionais lançados no período se encontravam desconectados da malha urbana, gerando significativa segregação socioespacial e dificuldade de acesso a serviços e infraestrutura.

Segundo Nestor Goulart Reis Filho, em *Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano* (2006), nas últimas três décadas o número de pessoas vivendo em áreas descontínuas tem aumentado continuamente. A cidade não é mais fortemente centralizada, e sim possuidora de diversos núcleos especializados que se distribuem por toda região, devido ao processo de desconcentração de atividades que vem ocorrendo em escala regional.

Diversos autores, entre eles Fávero (1995), Rolnik (2000), Manfredini (2005), Queiroz (2007) e Ângelo (2017) afirmam em seus trabalhos que a expansão da cidade de Limeira se deu por meio da construção de loteamentos e conjuntos habitacionais, não apenas de iniciativa privada, mas também de iniciativa pública, transformando áreas rurais em urbanas, criando dispersão e desconexões do tecido urbano, com o forte intuito da especulação, incluindo a prática do estoque de grandes glebas desocupadas com intuito único de valorização.

Para Ângelo, a entrada dos anos 2000, diferenciado dos demais pelo fenômeno dos loteamentos fechados, marca o início do terceiro padrão de expansão da cidade: o desenvolvimento disperso e descentralizado.

> Pôde-se estabelecer um movimento predominante de abandono das áreas centrais praticado pelas camadas de alta renda, que migraram para os arredores da cidade, rompendo com a lógica centro-periferia. Dispersaram-se não somente suas áreas residenciais, com empreendimentos fechados de acesso controlado, mas também atividades de consumo e serviços, reforçando a expansão descontínua do tecido urbano. Também no desenvolvimento atual, há a forte tendência a descentralização, impulsionada pelos novos parâmetros na exploração do território, possibilitados pelos avanços nas tecnologias

> de comunicação e pelo transporte, que tem o carro como referência, que introduziram novas relações espaciais, agora muito mais relacionadas às questões de acessibilidade (ÂNGELO, 2017, p.139).

Figura 28 – Evolução da malha urbana de Limeira – 1980 a 1990.
Fonte: ÂNGELO, 2017. Adaptado pela autora.

Pode-se verificar que a Rodovia Anhanguera se mantinha como barreira à expansão urbana, assim como a ferrovia e o ribeirão foram durante muitos anos. Sobre essa rodovia, Manfredini afirma que ela se caracteriza "como um elemento de contenção da expansão urbana e não como um vetor dessa expansão, visto que a cidade se estabeleceu verticalmente a ela, fixando-se ao longo desse eixo uma zona industrial e comercial favorecida pelo acesso à capital do Estado" (MANFREDINI, 2005, p.69).

Para o autor, contribuiu também para a não transposição da Anhanguera a existência da Zona de Preservação de Mananciais (ZPM) desde 1998, conforme Figura 29 – Macrozoneamento de Limeira. A criação da ZPM em Limeira ocorreu após a promulgação da Lei nº. 9.866 de 1997 que instituiu a Política de Proteção e Recuperação dos Mananciais do Estado de São Paulo que tinha o objetivo de preservar e recuperar o que restara dos mananciais do estado a fim de garantir a produção de água necessária para o abastecimento e consumo nos próximos anos. De acordo com o Artigo 11 da Lei Complementar nº. 199 do município, "a Zona de Proteção aos Mananciais corresponderá à área rural, na porção leste do

município, definida pelas sub-bacias hidrográficas dos Ribeirões do Pinhal e dos Pires e do Ri Jaguarí" [16].

Podemos inferir que a criação da ZPM se deu em uma tentativa de barrar tendência de urbanização da área rural a leste do município com o intuito de proteger a área de novos impactos ambientais. Não obstante, a área já estava aos poucos sendo afetada pelo parcelamento irregular do solo, inicialmente com pequenas chácaras de recreio que, em seguida, dariam lugar a loteamentos com padrões inferiores ao padrão urbano, em tamanho de lote e infraestrutura instada.

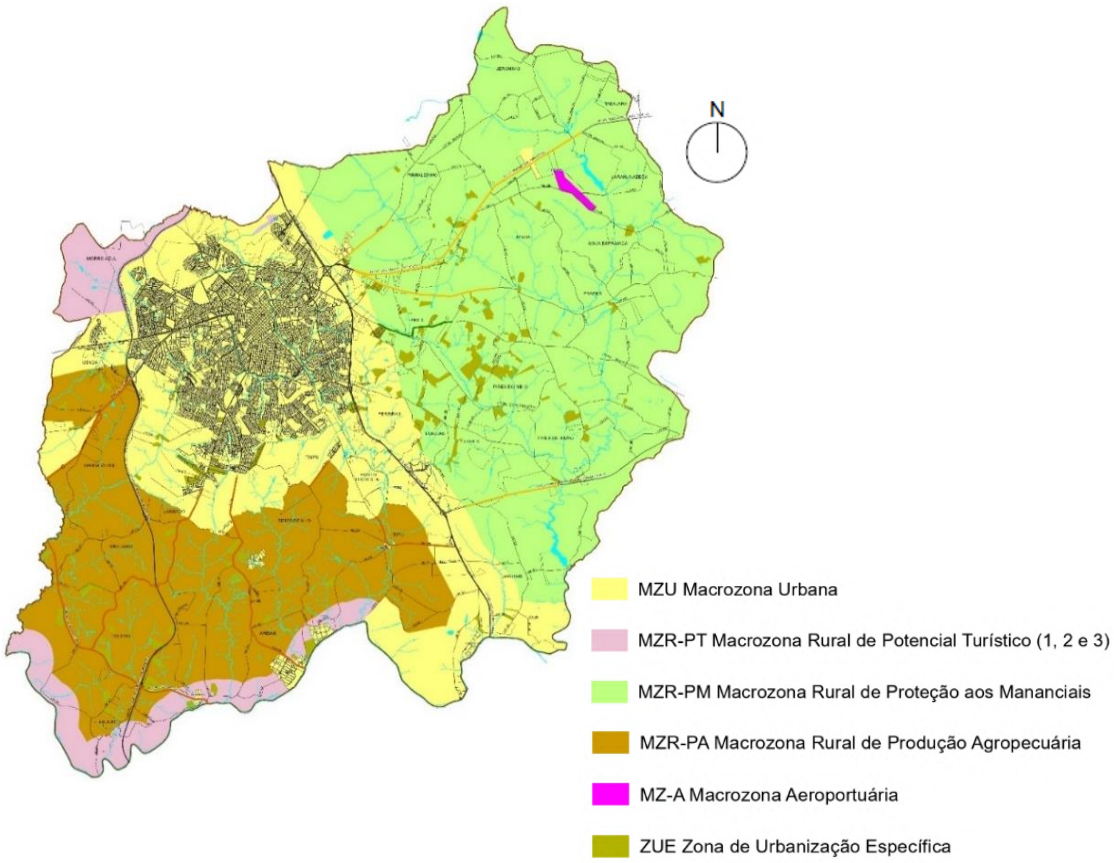


Figura 29 – Macrozoneamento de Limeira.
Fonte: Limeira, Plano Diretor Territorial e Ambiental, 2009. Adaptado pela autora.

[16] Lei complementar nº. 199 de 1998 que cria o Plano Diretor do Município de Limeira e a Zona de Proteção aos Mananciais, ZPM. O Plano Diretor Territorial Ambiental, Lei complementar nº. 412 de 2009 altera o nome dessa área para Macrozona Rural de Proteção aos Mananciais, MZR-PM.

As modificações no uso do solo agrícola ocasionada pela proliferação de chácaras de recreio resultou lentamente na extrapolação da barreira definida pela Rodovia Anhanguera por porções significativas de solo urbanizado precariamente. Esse fenômeno foi mais significativo a leste, no interior da Macrozona Rural de Proteção aos Mananciais e a sul, na Macrozona Rural de Produção Agropecuária. Para Manfredini (2005) essas modificações promoveram a ocupação do solo com características urbanas na zona rural, onde foram inseridos loteamentos com carência de infraestrutura, principalmente saneamento básico. Alguns desses núcleos foram instalados ainda na década de 1980 e continuam irregulares até o momento.

Figura 30 – Loteamento típico da zona rural do município, com uso misto residencial e de recreio. Fonte: *Google Earth*, 2021.

Figura 31 – Propriedades produtivas, típicas das áreas agrícolas. Fonte: *Google Earth*, 2021.

2.5. EXPANSÃO URBANA NO SÉCULO XXI

Em Limeira, chamamos de oitavo período de expansão o momento atual, desde o início nos anos 2000 – dando certa continuidade à análise cronológica desenvolvida por Queiroz (2007). A expansão contemporânea de Limeira é caracterizada pelos fenômenos de dispersão e segregação urbana. Caracteriza-se sobretudo pela abertura de loteamentos fechados, que geraram grandes enclaves fortificados nas regiões noroeste e sudoeste da cidade[17].

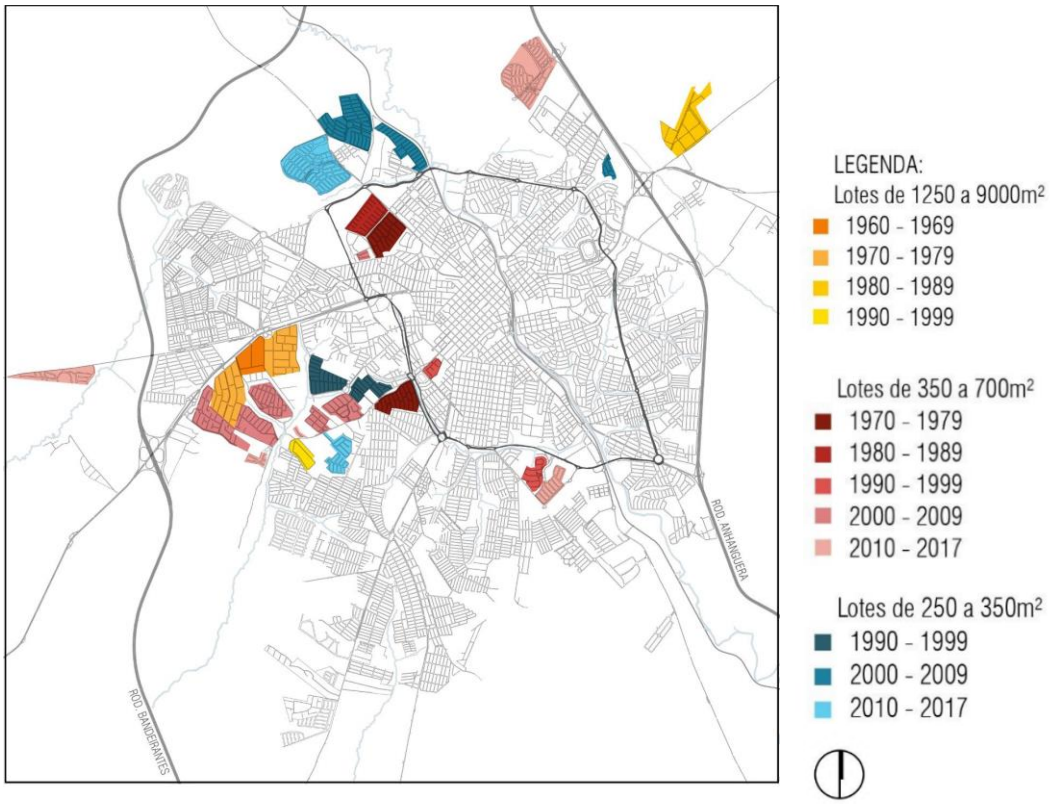


Figura 32 – Localização dos loteamentos residenciais fechados, incluindo a categoria "células residenciais", criada pela Prefeitura. Fonte: ÂNGELO, 2017.

Corroborando com o exposto até aqui, sobre o processo de expansão urbana de Limeira, Adriano Botelho, em "*Sobre Dispersão Urbana*" (2009), afirma

[17] Para acessar informações detalhadas sobre o histórico de implantação dos loteamentos residenciais fechados em Limeira consultar: ÂNGELO, Ana Rosa Machado de. Histórias da Cidade: a movimentação das elites pelo território. Dissertação de Mestrado. Instituto de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, 2017.

que o *marketing* e a ideologia utilizados pelos agentes imobiliários buscam convencer os consumidores de que existem novas necessidades a serem satisfeitas, entre elas segurança privada, contato com a natureza e espaços privados de lazer. E essas necessidades são atendidas geralmente por empreendimentos localizados em áreas de expansão dispersa da cidade, ou seja, distantes das áreas de centrais tradicionais. O centro passa a ser visto como lugar de violência, aglomeração, sujeira, barulho e outras características degradantes e essa percepção incentiva a procura do isolamento em áreas fechadas (loteamentos ou condomínios).

Além da ideologia e do *marketing,* mudanças tecnológicas permitem a dispersão dos empreendimentos, especialmente os residenciais: as rodovias diminuíram o tempo de deslocamento entre áreas vistas como distantes anteriormente, os meios de comunicação modernos permitiram a troca veloz de informações entre empresas e a descentralização das atividades produtivas e comerciais contribuiu para que as áreas dispersas se tornassem mais atraentes para a população, sobretudo de nível médio a alto. Tal fenômeno se inicia nas regiões metropolitanas e rapidamente se espalha por todo estado e país (BOTELHO, 2009).

Teresa Pires Caldeira em *Cidade de muros: crime, segregação e cidadania na cidade de São Paulo* (2010), denomina os enclaves fortificados como o principal instrumento do "novo" padrão de segregação socioespacial, ou auto-segregação. São compreendidos por espaços privatizados, fechados e monitorados, que justificam sua existência pelo medo do crime violento, sobretudo nas grandes cidades. De acordo com a autora, esses espaços atraem aqueles que estão abandonando a esfera pública tradicional das ruas para os pobres e marginalizados.

Ao elaborar profunda discussão sobre o discurso do crime existente na cidade de São Paulo, Caldeira (2010) afirma que tal discurso difunde uma

percepção exacerbada de insegurança, para a qual contribuiu a mídia, e que tem causado uma reordenação simbólica de mundo, ao exacerbar uma visão preconceituosa a certos grupos sociais – os mais pobres - e ao estabelecer um conceito de espaço público atrelado a um imaginário de medo e insegurança, o que provoca o afastamento defensivo da cidade.

Caldeira (2010) afirma ainda que, em oposição ao padrão centro-periferia (que era muito claro até a década de 1970, sobretudo na cidade de São Paulo), as transformações recentes na cidade e na sociedade estão continuamente gerando espaços nos quais os diferentes grupos sociais podem estar muito próximos, mas separados por muros altos e tecnologias de segurança, não havendo a mínima interação entre eles. Os condomínios oferecem uma nova maneira de estabelecer fronteiras entre grupos sociais, criando novas hierarquias entre eles e, portanto, organizando explicitamente as diferenças como a desigualdade social.

O uso dos meios físicos de separação, é complementado também por um embasamento simbólico que transforma enclausuramento, isolamento, restrição e vigilância em símbolos de *status*, e muitas vezes, esse embasamento simbólico é explorado nos anúncios dos novos empreendimentos imobiliários (CALDEIRA, 2010). Surgindo nas regiões metropolitanas, os enclaves fortificados ganharam espaço rapidamente no Brasil, especialmente no interior do Estado de São Paulo.

Para Ângelo, os loteamentos fechados são parte de "uma produção ideológica de novos estilos de vida, que apresenta como proposta a possibilidade de fugir dos problemas da cidade, para viver um modo alternativo, com pessoas do mesmo nível social, supostamente com afinidades sociais e culturais, vivendo em harmonia" (ÂNGELO, 2017, p.108).

Um dos grandes problemas resultantes da implantação dos loteamentos fechados e pela privatização do espaço urbano está na dificuldade de mobilidade. Segundo Reis Filho (2006) a dispersão tem aumentado as distâncias percorridas pelos moradores dos loteamentos fechados e por aqueles que ali trabalham. A

ampliação das distâncias provoca a necessidade do aumento dos deslocamentos que, nesse contexto, normalmente, implica na utilização de meios individuais de transporte ou em grande perda de tempo para aqueles que dependem do transporte coletivo.

Para o autor, os condomínios[18] isolados tendem a se organizar, como colares ao longo dos grandes eixos rodoviários e dos anéis viários periféricos, reforçando a dispersão urbana (REIS, 2006). Além disso, os extensos muros prejudicam a segurança dos pedestres, criam imensa monotonia na paisagem urbana e dificultam o traçado de linhas de transporte público.

Outro aspecto crítico a ser ressaltado se refere às manchas de baixa densidade que os loteamentos fechados representam, contrastando imensamente das ocupações dispersas das camadas populares que representam áreas de grande densidade, como evidenciado pelas Figuras 33 e 34, e enfatizado por Ângelo:

> Os loteamentos residenciais fechados se caracterizam pela edificação de baixa densidade, pelo modelo de habitação baseado na vida no campo, mas contraditoriamente pertencente ao contexto urbano, na ideia de construção em meio a natureza, em que muitas vezes o verde se resume aos jardins particulares. São fisicamente demarcados e isolados por barreiras que vedam a visão do público externo, criam uma nova categoria de desigualdade – os de dentro e os de fora – e assim passam a separar os dessemelhantes, pondo limites a livre circulação, exigindo controle de acesso e recorrendo a esquemas profissionais de segurança privada (ÂNGELO, 2017, p.108).

[18] Apesar de frequentemente confundidos com condomínios, os loteamentos fechados possuem características específicas, baseadas na Lei 6.766/1979. O condomínio, regido pela Lei 5.491/1964, não é considerado parcelamento do solo, sendo as características da gleba original mantidas, integrando um todo por áreas privativas e áreas comuns, de propriedade de condôminos. Já no loteamento, a gleba inicial dá lugar a vários lotes autônomos, e as áreas livres, incluindo as vias, se tornam domínio público. O fechamento, tanto dos lotes produzidos como das áreas públicas, com ou sem anuência do poder público, é realizado após a implementação do parcelamento do solo, aprovado da maneira convencional. Nos loteamentos fechados não há propriedade comum como nos condomínios, mas sim uma autorização de fechamento e prestação de serviços com exclusividade (GAVIOLI; POLLI, 2019.)

Figura 33 - Bairros Jardim Monte Carlo e Chácara Boa Vista da Graminha. Loteamentos fechados das camadas de alta renda. Destaque para o baixo adensamento Fonte: Google Earth, 2021.

Figura 34 - Parque Residencial Abílio Pedro e Parque Residencial Belinha Ometto. Loteamentos populares com menores lotes e maior densidade construtiva. Fonte: Google Earth, 2021.

Ponderando sobre a expansão urbana das próximas décadas, Ângelo (2017) indica que tais loteamentos são um problema a ser enfrentado não apenas pela cidade contemporânea, mas pela cidade do futuro. Tais loteamentos formam grandes bolsões monofuncionais, em princípio imutáveis, pois apresentam estrutura rígida e intencionalmente segregadas, que os impedem de se associar ao tecido urbano adjacente. Corrobora, dessa forma, com a ideia Sposito (2004)

> Os loteamentos fechados têm sido os produtos de maior impacto no mercado imobiliário de cidades latino-americanas, nas últimas décadas. O número deles, a diversidade de suas formas de produção e uso, e as decorrências desse fenômeno são de tamanha dimensão que se pode afirmar que têm grande peso na reestruturação das cidades contemporâneas em que aparecem e nas práticas socioespaciais de seus moradores, bem como dos que ficam de fora de seus muros. (SPOSITO, 2004, p.117).

Apesar de extremamente comuns e muito populares por todo o país, os loteamentos fechados têm sua legalidade discutida há décadas, uma vez que a Lei nº 6.766 de 1979 não mencionava a possibilidade de fechamento de loteamentos, ficando sob responsabilidade dos municípios a institucionalização desses empreendimentos, criados sobretudo pela pressão dos agentes imobiliários. Para Gaviolli e Polli (2019) foram diversas as manobras legais empregadas por cada cidade na aprovação de tais loteamentos, e houveram muitos casos em que os interesses privados visivelmente se sobrepuseram aos interesses públicos, gerando situações de favor e privilégios, corriqueiros no processo da urbanização brasileira, agora aplicados ao fechamento de áreas urbanas de diversas escalas e localizações para a especulação imobiliária.

> Os "loteamentos fechados" são realidade nas cidades brasileiras, e representavam uma das demandas do mercado de revisão do referencial normativo de parcelamento do solo, que fecharia o ciclo de novas políticas urbanas, junto a Constituição Federal de 1988 e o Estatuto da Cidade. Uma longa discussão a esse respeito estabeleceu-se, a partir de 2000, em torno do projeto de Lei 3.057. No entanto, em 2017, a Lei 13.465, convertida de uma Medida Provisória, com enfoque em regularização fundiária, instituiu a figura jurídica "loteamento de acesso controlado" de maneira genérica, sem observações claras

> quanto ao impacto deste no planejamento urbano, mantendo uma lógica de mercantilização e aprofundamento de uma tendência a fragmentação do território urbano (GAVIOLLI; POLLI, 2019, p.47).

Legalmente a questão dos loteamentos fechados começou a ser tratada em Limeira com a criação da Lei Complementar nº 212 de 1999, que dispõe sobre o parcelamento, uso e ocupação do solo do município, onde foram especificadas cinco categorias de loteamentos, dentre elas o tipo fechado.

Após diversas alterações, a Lei Complementar nº 442 de 2009, que instituiu o Plano Diretor Territorial Ambiental Urbano de Limeira substituiu a Lei Complementar nº 212 de 1999. O Plano Diretor continua até os dias atuais dirigindo a legislação, mesmo após diversas e significativas alterações. Entre elas, está a Lei Complementar nº 649 de 2012, que altera a Lei 442 de 2009, trazendo determinações para o "Loteamento residencial fechado – L5". Para Ângelo (2017), tais determinações colocaram fim à restrição do valor máximo para divisa e área do empreendimento e institui que dos serviços públicos apenas a coleta de lixo continue a cargo da Prefeitura. Outra medida importante se refere à possibilidade de concessão de uso, passível de revogação a qualquer tempo, dos espaços livres públicos internos aos núcleos. De acordo com autora,

> A permissão de uso garante o uso privativo de um bem pertencente ao domínio público. A municipalidade, tendo autonomia para legislar sobre os interesses locais, pode conceder a utilização especial para um bem público. Muitos municípios têm lançado mão de atos administrativos, como permissão e concessão de uso, para regularizar a situação dos loteamentos fechados, já que são constituídos de áreas públicas. (ÂNGELO, 2017, p.117)

Em 2019 foi sancionada em Limeira a Lei Complementar nº 828, que visa a regularização dos loteamentos, devidamente aprovados, porém irregularmente fechados (murados ou cercados, com ou sem construção de portarias), como "loteamento de acesso controlado". Essa modalidade de loteamento é definida pela Lei Federal nº 13.465 de 2017 que dispõe sobre regularização fundiária, e, em

meio diversas questões, institucionaliza a figura jurídica "loteamento de acesso controlado", que corresponde ao "loteamento fechado":

> Art. 2º, § 8º - Constitui loteamento de acesso controlado a modalidade de loteamento, definida nos termos do § 1º deste artigo, cujo controle de acesso será regulamentado por ato do poder público Municipal, sendo vedado o impedimento de acesso a pedestres ou a condutores de veículos, não residentes, devidamente identificados ou cadastrados. (BRASIL. Lei nº 13.465, de 11 de julho de 2017)

A referida lei municipal permitiu que qualquer loteamento cujo fechamento já estivesse consolidado quando de sua promulgação[19] pudesse requerer a regularização por meio da Associação de Proprietários/Moradores, devidamente estabelecida. A lei passou a considerar regular também o controle de acesso, e cobrança de taxa condominial, pois a Associação fica responsável pela prestação de serviços que seriam de responsabilidade do Poder Público, conforme a seguir:

> Art. 3º, Item II, §Iº - Para fins desta lei, consideram-se ônus da concessão ou da permissão os itens relacionados neste parágrafo, os quais constituem obrigações às associações referidas no inciso II supra, que executarão de forma suplementar as atividades do Poder Público e de seus concessionários:
> a. manutenção e conservação das áreas internas correspondentes às calçadas, parques, praças, sistema viário e áreas verdes;
> b. controle de acesso às áreas fechadas do loteamento, portaria, vigilância e comunicação externa;
> c. despesas com o fechamento do loteamento;
> d. garantia do acesso e da ação livre e desimpedida das autoridades e entidades públicas prestadoras de serviços públicos e que zelam por segurança e bem-estar da população.
> § 2o É lícito às Associações dos Proprietários/Moradores referidas no inciso II deste artigo cobrar dos respectivos beneficiários dos serviços, sejam estes associados ou não, pela contrapartida relativa à prestação dos serviços e demais ônus assumidos de forma suplementar ao ente público para sua execução (LIMEIRA, Lei Complementar nº 828, 2019).

[19] Os loteamentos sujeitos à regularização foram: Chácara Boa Vista Da Graminha; Chácara De Recreio Santa Helena; Jardim Aquarius ; Jardim Colina Verde; Jardim Colinas de São João; Jardim Colonial; Jardim Florença; Jardim Itapoã; Jardim Monte Carlo; Jardim Parque Avenida; Jardim Porto Real I; Jardim Residencial Alto da Capela; Jardim Residencial dos Ipês; Jardim Residencial Flora; Jardim Residencial Monsenhor Rossi; Jardim Solar Dos Nobres; Jardim Terras de Santa Elisa; Parque Egisto Ragazzo; Parque São Bento; Portal das Rosas; Portal de São Clemente; Residencial Campo Novo; Residencial Ilha De Bali; Villa San Marino (LIMEIRA, Lei Complementar nº 828, de 29 de março de 2018, Anexo Único.).

O loteamento fechado se caracteriza então como o principal modelo da produção de moradia das elites no século XIX. Pela primeira vez se verifica a malha urbana extrapolando o limite definido pela Rodovia dos Bandeirantes, com a criação do Residencial Florisa em 2017 (Figura 35), loteamento fechado, com único acesso pela Rodovia que liga Limeira à Iracemápolis (Rodovia Dr. João Mendes da Silva Júnior, SP-151). Após a inauguração do loteamento fechado, dois novos bairros populares foram abertos, Colinas do Engenho I e II.

Além dos loteamentos fechados, outro fenômeno característico da expansão urbana contemporânea de Limeira, especialmente após 2015, é a verticalização. Esse fenômeno passa novamente a ser relevante na cidade, com o surgimento de diversos edifícios de apartamentos, dos quais os mais altos foram destinados às elites, mas agora localizados em áreas afastadas do centro da cidade, porém valorizadas, principalmente nos eixos onde os loteamentos fechados de alto padrão se consolidaram.

Figura 35 – Peça Publicitária do Residencial Florisa. Destaca-se a Rodovia SP-151 à direita e a paisagem rural, no entorno do loteamento.

O Programa Minha Casa Vida (PMCMV) do governo federal foi importante indutor do crescimento da cidade na última década. Por vezes, esses empreendimentos ocuparam vazios urbanos, outras vezes geraram novos vazios, em decorrência de sua localização em locais menos valorizados, e muitas vezes não contíguos à malha urbana existente.

Dessa forma, os lançamentos de condomínios de apartamentos passam a atender ao público de média e baixa renda, notadamente em áreas periféricas. Esses condomínios não necessariamente seguiram o padrão mais comum de HIS (Habitação de Interesse Social) no Brasil, que é caracterizado por edifícios de quatro pavimentos, sem elevador. Alguns edifícios do PMCMV em Limeira chegam a ter gabarito maior que quinze pavimentos[20].

> A produção residencial para as camadas populares lança mão da ideia de distinção social associada à forma fechada para promover os empreendimentos, que se diversificam pelo segmento econômico que pretendem atender, podendo ser casas ou apartamentos, sempre com a conduta de acesso controlado, e assim, o consumo de espaços segregados se reproduz entre várias classes sociais (ANGELO, 2017, p.131).

Os loteamentos fechados também se alastram fora do perímetro urbano. A situação na zona rural se agrava pois surgem, em meio aos condomínios de chácaras de recreio e propriedades de produção agrícola, parcelamentos irregulares com lotes de padrões urbanos, ou ainda menores, sem qualquer infraestrutura. Alguns desses núcleos foram considerados pela prefeitura como áreas em processo de favelização.

Com a promulgação da Lei Federal nº 13.465/2017 que dispõe sobre a regularização fundiária em território nacional, a Prefeitura Municipal de Limeira (PML) anunciou a Lei Complementar nº 813/2018 que criou o Programa de

[20] Os empreendimentos do programa MCMV atendem a quatro "faixas" de renda familiar: Faixa 1 até R$1.800,00 com condições especiais e maiores subsídios; Faixa 1,5 até R$2.600,00; Faixa 2 até R$4.000,00; Faixa 3 até R$ 9.000,00 – Dados atualizados em agosto de 2020. Disponível em: <https://www.gov.br/mdr/pt-br/assuntos/habitacao/minha-casa-minha-vida/programa-minha-casa-minha-vida-mcmv> Acesso em 18 de maio de 2021.

Regularização Fundiária do Parcelamento Irregular do Solo (Reurb) que contempla condomínios, loteamentos e chácaras de recreio - denominados tecnicamente de "núcleos". De acordo com dados divulgados pela PML, em fevereiro de 2021 tramitavam pela Secretaria de Urbanismo cerca de 200 processos, dos quais mais de 50% se referem a loteamentos localizados em zonas rurais, sobretudo na APM. A Figura 36 - Localização dos Núcleos Urbanos Informais, representa a situação dos loteamentos e chácaras irregulares no ano de 2018.

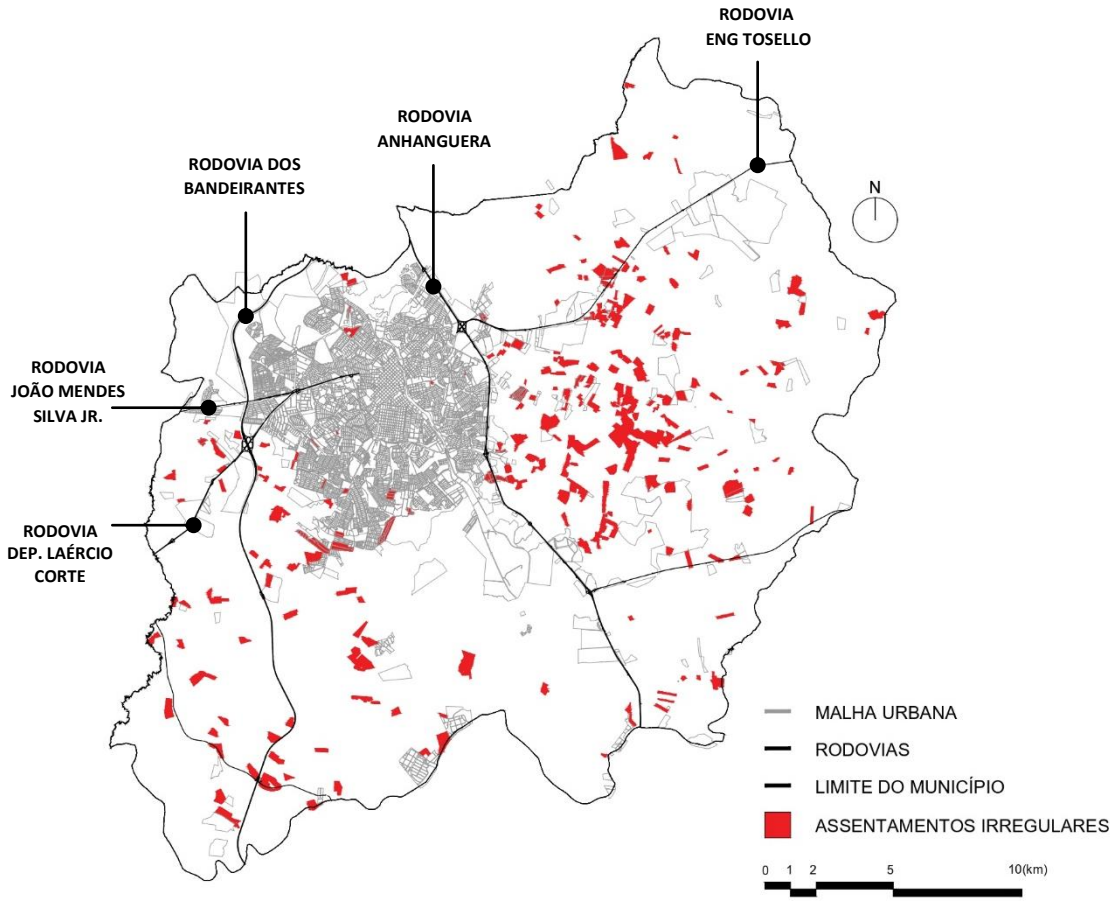


Figura 36 - Núcleos Urbanos Informais, 2018.
Fonte: Limeira, Lei nº. 813 de 2018. Organização Julia Andrade e Rafaela Chaves, 2022.

O programa de regularização em andamento pode vir a incentivar que novos núcleos sejam implantados irregularmente na região, o que causaria, além dos problemas relacionados à preservação dos mananciais urbanos, maior fluxo de pessoas e veículos aos Bairros dos Pires, Pinhal e adjacências, criando um

gargalo em seu único ao acesso pelo interior da cidade, que passa sob a Rodovia Anhanguera (AN 37).

Até o momento, se verifica nitidamente a movimentação para abertura de novos núcleos irregulares em tais bairros, porém, a ação municipal, por meio da fiscalização tem se mostrado ativa, executando inclusive o desfazimento compulsório de obras de parcelamento irregulares notificados (LIMEIRA, 2022).

Figura 37 – Estrada LIM 340, passagem sob Rodovia Anhanguera. Acesso à Avenida Martin Lutero, Bairros dos Pires. Fonte: *Google Street View, 2022.*

CAPÍTULO 3

OS LUGARES PÚBLICOS NO EIXO SUL DE TRANSFORMAÇÃO URBANA

3.1. O LUGAR PÚBLICO: A DIMENSÃO COTIDIANA E A FORMA URBANA

> Os lugares públicos estão em constante mudança enquanto práticas espaciais e usos. A observação de suas dinâmicas e complexidades deve buscar compreendê-los a fim de contribuir para a qualificação de seus espaços. Desse modo, pode-se fornecer subsídios para projetos, planos e políticas públicas em consonância com suas demandas, em busca de lugares democráticos, acessíveis e reprogramáveis, que favoreçam a inclusão e o encontro público (RUPF; QUEIROGA, 2015, p.140).

O conceito de lugar público se vincula às possibilidades de acesso e uso, de liberdade de ação, a partir da qual se dá o caráter público de um lugar. Acredita-se que as ações de passagem e permanência são condicionadas pela acessibilidade e atratividade do lugar (RUPF, 2015, p. 256).

Sun Alex (2011) defende que a acessibilidade física e visual de um lugar depende de sua forma e de seu desenho. As condicionantes espaciais tais como a existência de barreiras físicas ou visuais, desníveis, sombras, número e posição de entradas determinam as possibilidades de acesso e tornam os lugares mais ou menos convidativos.

Os atrativos de um espaço público e seu entorno são essenciais, assim como a acessibilidade, para garantir o uso de um lugar público. As edificações do entorno, a diversidade de usos, o contexto urbano onde determinado lugar se insere induzem a menor ou maior apropriação.

Observa-se maior circulação e permanência (mesmo que não prolongada) nos lugares públicos quando há maior densidade habitacional, assim como presença de estabelecimentos comerciais, de serviços, escolas, igrejas e outras atividades diversas, com aberturas e transparências para as ruas. Dessa forma, acredita-se que a ocupação do tecido urbano e a forma dos espaços públicos dão suporte para as vivências cotidianas e podem potencializar ou repelir as apropriações.

3.2. O EIXO SUL DE TRANSFORMAÇÃO URBANA

> Ficou claro, a partir de 1960, que o espaço público e a vida na cidade não acontecem automaticamente: são fortemente influenciados por condições como densidade populacional e estruturas físicas. Talvez essa relação tenha sempre sido considerada como algo assegurado, porque até há poucas décadas, era assim que as coisas aconteciam (GEHL; SVARRE, 2013, p.45)

O Eixo Sul de Transformação Urbana[1] é constituído pela Avenida Doutor Lauro Corrêa da Silva e a Estrada Municipal LIM-020, até o Residencial Palmeira Real. O início da avenida se dá no cruzamento entre a Rua Alagoas e Avenida Santa Bárbara[2]. Entretanto, o segmento que vai deste cruzamento até o Anel Viário (figura 39) não foi incluído nessa investigação pois trata-se de um trecho vinculado a outro período de expansão urbana (entre 1950 e 1960) e apresenta usos consolidados antes dos anos 2000. Assim, o recorte da pesquisa define-se a partir do Anel Viário até o Residencial Palmeira Real (figura 40).

[1] Nesse capítulo chamaremos o Eixo Sul de Transformação Urbana apenas de "Eixo Sul".
[2] A Avenida Santa Bárbara compõe um dos eixos articuladores da expansão urbana descritos na pesquisa de Alessandra Queiroz, conforme apresentado no Capítulo 2: "O Eixo Santa Bárbara se trata do antigo acesso a Fazenda Boa Esperança, Fazenda da Balsa e Santa Bárbara D'Oeste, conhecido atualmente como estrada da Balsa" (QUEIROZ, 2007, p.59).

O Eixo Sul é um importante estruturador da malha urbana e afasta-se cerca de sete quilômetros do Centro. Trata-se da principal possibilidade de acesso a diversos bairros da zona sul. Seu processo de expansão inicia-se em 1980.

O Eixo Sul apresenta densidade populacional e construtiva baixa, porém crescente, pois ao longo de seu traçado verifica-se ocupação de vazios urbanos e alteração de uso das construções existentes. Localizam-se no Eixo Sul diversas indústrias, conjuntos habitacionais, condomínios horizontais e verticais, loteamentos populares, chácaras de recreio, além de uma centralidade urbana com diversidade de comércios e serviços.

Surge na década de 1980, conforme exposto no Capítulo 2, já no arranjo centro-periferia (cf. ÂNGELO, 2017). Os eixos surgidos nesse período geraram vazios urbanos, tanto próximos à malha urbana quanto distantes. A expansão do eixo se intensifica na década de 1990, quando as propriedades produtivas passam a ser a parceladas, sobretudo, para dar lugar a loteamentos populares e chácaras de recreio.

Figura 39 – Localização do início da Avenida Doutor Lauro Corrêa da Silva e do Eixo Sul de Transformação Urbana. Fonte: *Google Earth,* 2021. Editado pela autora.

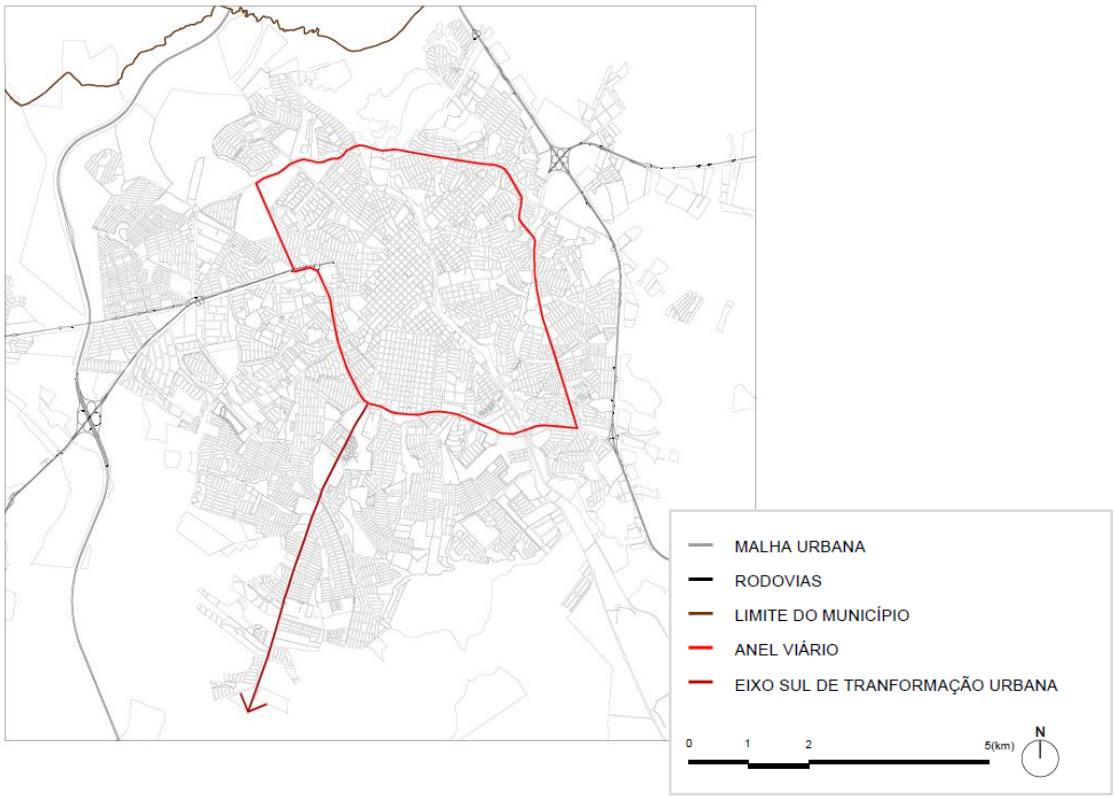


Figura 40 – Localização do Eixo Sul de Transformação Urbana. Elaboração: Rafaela Chaves, sob fonte Mapa Urbano Digital, Prefeitura Municipal de Limeira, 2022.

Até 1970 o Eixo Sul se constituía por estrada rural que dava acesso à diversos sítios e fazendas produtivas, notadamente de produção de laranja, e terminava na chamada "ponte do funil", no limite entre os municípios de Limeira e Santa Bárbara D'Oeste. A estrutura da ponte do funil anterior foi conservada e nova ponte construída, em paralelo, integrando a Rodovia Luis Ometto (SP-306). A ponte atravessa o Rio Piracicaba, que marca a divisa entre as Regiões Metropolitanas de Piracicaba (RMP) e Campinas (RMC).

Figuras 41 e 42 – Ponte do funil. Fonte: https://mapio.net/pic/p-, 2022.42568530/, 2022.

Nesse período, o início do Eixo Sul se dava em uma área alagável, várzea do Córrego da Barroca Funda, que até então não havia sido retificado ou canalizado. No local, atualmente se encontra a Via Antonio Cruanes Filho (Anel Viário), e a rotatória da Barroca Funda.

Não foram localizados documentos sobre os Bairros da Graminha e Roseira, localizados no início do Eixo. De acordo com Prefeitura Municipal de Limeira, tratam-se de bairros rurais que englobam diversos loteamentos, não havendo possibilidade de qualificá-los ou quantificá-los. Mesmo os levantamentos e mapas elaborados pelas pesquisadoras Alessandra Queiroz (2007) e Ana Rosa de Ângelo (2017) apresentam uma lacuna no início do Eixo Sul, provavelmente pelo mesmo motivo. Atualmente, observa-se que a ocupação dos bairros se constitui por chácaras de recreio e galpões industriais (figura 43). No Bairro Roseira observa-se inclusive que ao acesso de algumas propriedades é feito por servidão de passagem.

Figura 43 - Vista aérea do anel viário e Eixo Santa Bárbara.
Fonte: Acervo pessoal Alessandra Natali Queiroz, 2004, com adaptações da autora.

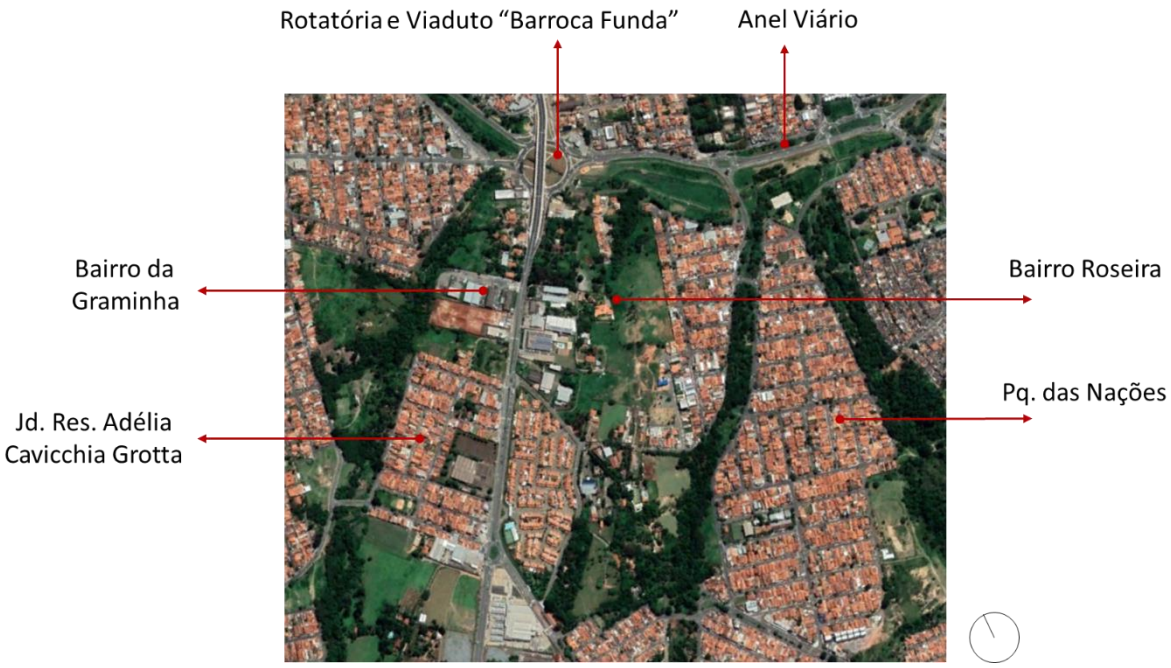


Figura 44 - Início do Eixo Sul. Fonte: *Google Earth*. Elaboração: Rafaela Chaves

Conforme exposto por Manfredini em *Ações públicas e privadas na conformação da cidade: estudo da dinâmica sócio-espacial de Limeira* (2005), o período entre as décadas de 1960 e 1980 marca um dos maiores crescimentos populacionais da cidade, atingindo patamares superiores a 300%. A população passa de 45 mil para 140 mil habitantes, de acordo com dados do IBGE para 1980. O crescimento da urbanização acompanha o aumento populacional, e no mesmo período a população urbana salta de 74% para quase 92% em 1980 (MANFREDINI, 2005, p.18), o que indica significativo aumento da demanda por moradia, sobretudo moradia popular.

De acordo com Queiroz (2007) deriva do Eixo Sul[3] o Eixo Lagoa Nova, que a partir do traçado Estrada Municipal LIM-159 deu origem à Avenida Doutor Antonio de Luna, quando foi implantado o primeiro bairro desse eixo, o Parque Residencial Aeroporto, aberto em 1979, com 982 lotes.

[3] Chamado de Eixo Santa Bárbara para Queiroz (2007).

O loteamento visava atender à crescente demanda por moradia popular no município, contudo, foi implantado distante da área urbana consolidada, como a maior parte dos empreendimentos populares ou de interesse social lançados no período. De iniciativa privada, o bairro foi entregue sem infraestrutura completa, gerando atraso em sua ocupação. Seu principal acesso se dá pelo Eixo Sul, o que aumentou consideravelmente o fluxo de pessoas e veículos no entorno e exigiu que melhorias fossem executadas no Eixo.

O Jardim do Lago foi implantado em 1982, também no Eixo Sul. Trata-se de um empreendimento de interesse social, de iniciativa pública e constituído por 721 lotes. Ao contrário do ocorrido com o Parque Residencial Aeroporto, o Jardim do Lago foi entregue com infraestrutura completa e sua ocupação ocorreu rapidamente. Juntos, esses dois empreendimentos se constituíram em importante indutor da expansão no Eixo Sul.

Podemos inferir que a distância com relação à área central da cidade, a falta de infraestrutura e equipamentos no entorno, somada à deficiência do transporte público, dificultou o acesso das famílias ali instaladas ao trabalho, serviços, comércios, entre outros, e induziu a criação de um centro de comércio popular, voltado ao público local, sobretudo nos lotes com frente para a Avenida Doutor Lauro Corrêa da Silva.

O comércio iniciado no Jardim do Lago, voltado ao atendimento das necessidades básicas de consumo, constituiu-se por pequenos estabelecimentos construídos no alinhamento. Ao longo dos anos, com o surgimento de novos bairros do entorno, o comércio se expande ao longo da referida avenida, com estabelecimentos diversificados e passam a ocupar lotes mais amplos e com recuos frontais para estacionamento[4]. O Jardim do Lago e adjacências se tornam importante centralidade urbana.

[4] Em atendimento ao Plano Diretor Territorial Ambiental, Lei Complementar nº. 442 de 2009 e alterações.

Em 1988 foi inaugurada a Escola Municipal de Ensino Infantil e Ensino Fundamental (EMEIEF) Profa. Maria Aparecida de Gaspare, que conta com atendimento educacional especializado, creche, pré-escola e ensino infantil e fundamental até o 5º ano e a Escola Estadual Gustavo Piccinini, que atualmente atende ao público do 6º ao 9º ano do ensino fundamental e 1º ao 3º ano do ensino médio.

Na década de 1980 o setor industrial de joias e folheados apresenta significativo crescimento, alcançando o mercado nacional e internacional, e surgem diversas novas empresas no município, apesar da crise econômica nacional do período. Na década de 1990, algumas dessas empresas crescem e procuram novos locais para instalação de suas atividades. O principal polo de indústrias e comércio do setor se localizou na Avenida Marechal Arthur Costa e Silva, na zona Sudeste da cidade. Porém, algumas dessas empresas foram instaladas no Eixo Sul na década de 1990.

Uma dessas empresas foi construída em 1997 no Jardim Residencial Adélia Cavicchia Grotta (inaugurado em 1992). Após alguns anos, com a crise no setor, a empresa se transfere para um edifício menor, também no Eixo Sul, e o edifício desocupado foi alugado para a Prefeitura Municipal de Limeira (PML), aumentando a importância e a movimentação no Eixo durante toda a semana. Quando a sede da PML foi transferida para o Complexo da Cia Prada, o edifício foi alugado para a uma igreja com grande número de frequentadores, e nos horários abertos ao público a movimentação era intensa na avenida e adjacências. Atualmente, edificação se encontra ociosa.

Na década de 1990 surgem no Eixo Sul novos bairros, todos loteamentos populares de iniciativa privada. Foram eles: Jardim Adélia Cavicchia Grota, Jardim do Lago, Jardim Ouro Branco, Conjunto Residencial Econômico Manoel Barros Levy, Jardim Adélia Cavicchia Grota, Jardim Lago Azul, Jardim Roseira, Jardim São Lourenço, Jardim Residencial Bartolomeu Grotta, Jardim Residencial Guimarães e

Jardim Ipanema. Na década foram abertos mais de 4.800 novos lotes, com média de 200m² por lote.

Tais loteamentos são de uso misto, constituídos por construções de um ou dois pavimentos, com predominância do uso residencial, onde os estabelecimentos comerciais e de serviços são localizados principalmente nos lotes com frente para o Eixo. O principal acesso de todos esses bairros se dá pela Eixo Sul, embora cada um deles tenha ao menos mais um acesso através de outros bairros adjacentes.

A expansão na década de 2000 é menor que expansão ocorrida na década anterior, tanto em número de lotes ou unidades habitacionais entregues quanto em área ocupada, mas ainda assim foi uma expansão significativa. Os novos bairros implantados ao longo do Eixo Sul foram: Jardim Residencial Fênix, Residencial Nobreville, Condomínio Residencial Villa do Sol, Jardim Morada das Acácias, Jardim Recanto Verde, Jardim Solar dos Nobres, Jardim São Miguel e Jardim Manacá. Na década de 2000 foram abertos cerca de 2.300 novos lotes, com média de 200,00m².

Assim como os loteamentos anteriores, os bairros entregues nesse período são mistos, com construções predominantemente térreas e de uso residencial, com comércios e serviços localizados, sobretudo, na avenida. O único loteamento distinto é o Condomínio Residencial Villa do Sol, condomínio exclusivamente residencial, de padrão médio-alto, caracterizado por casas geminadas e ruas mistas, com espaços de convívio e equipamentos de lazer internos como salão de festas, quadra e piscina.

Em 2007 inaugura-se a Igreja Jesus Cristo Bom Pastor. A paróquia é um dos maiores polos geradores de tráfego do Eixo Sul, e tem capacidade para receber público de até 800 pessoas, causando intensa movimentação no entorno nos dias e horários de atividades. A Igreja vincula-se à Comunidade Santo Antonio, antiga paróquia rural, que se localiza a aproximadamente um quilômetro à frente, no Eixo Sul. A paróquia abrigava pequena escola rural, que por muitos anos atendeu a

população quando não haviam escolas da rede pública nas proximidades. No local, com amplo espaço livre, são feitas as festas a eventos da Igreja Jesus Cristo Bom Pastor. Na década de 2010 houve larga expansão no Eixo Sul, com a implantação de loteamentos populares, condomínios horizontais e verticais, somando mais de vinte novos empreendimentos e marcando o início da verticalização do Eixo Sul. Foram implantados os loteamentos: Residencial Palmeira Real, Jardim Interlagos, Jardim Palmeiras, Residencial Alto do Lago, Residencial Costa Verde, Residencial Gabriela, Residencial Santa Clara, Vila Residencial Vale das Flores; E os condomínios: Residencial Recanto dos Pássaros, Residencial Itamaracá, Livorno, Parque Liberty, Parque London, Parque Lua Nova, Residencial Rubi, Varandas Jardim do Lago I e II, Parque Lazio, Residencial Liverpool e Residencial Ideale (com construção atrasada, em andamento, devido a problemas de financiamento junto à Caixa Econômica Federal), com datas de aprovação e número de lotes ou unidades habitacionais na constantes da Tabela 01.

Os condomínios entregues no período fazem parte do Programa Minha Casa Minha Vida (PMCMV), faixas 1 e 2, constituídos por edifícios verticais, o que indica a relevância do Programa para produção habitacional em Limeira, que teve diversos outros empreendimentos semelhantes lançados em toda a cidade nesse período.

No Eixo Sul existem duas exceções: o Residencial Recanto dos Pássaros, composto por residências geminadas com dois pavimentos e baixo padrão construtivo, foi promovido pela Prefeitura Municipal de Limeira e Ministério das Cidades; o Residencial Itamaracá, por sua vez, é empreendimento de iniciativa privada, composto por casas térreas geminadas e construção de padrão baixo.

BAIRRO | LOTEAMENTO	ANO DE APROVAÇÃO	UNIDADES	CATEGORIA
Bairro da Graminha	-	-	Horizontal
Bairro Roseira	-	-	Horizontal
Jardim Aeroporto	1980	982	Horizontal
Jardim do Lago	1982	721	Horizontal
Jardim Ouro Branco	1990	261	Horizontal
Conjunto Res. Econômico Manoel Barros Levy	1990	310	Horizontal
Jardim Adélia Cavicchia Grota	1992	439	Horizontal
Jardim Lago Azul	1992	232	Horizontal
Jardim Roseira	1992	671	Horizontal
Jardim Palmeiras	1996	623	Horizontal
Jardim São Lourenço	1997	999	Horizontal
Jardim Residencial Bartolomeu Grotta	1998	214	Horizontal
Jardim Residencial Guimarães	1998	512	Horizontal
Jardim Ipanema	1999	543	Horizontal
Jardim Residencial Fênix	2003	272	Horizontal
Residencial Nobreville	2003	389	Horizontal
Condomínio Residencial Villa do Sol	2004	184	Horizontal
Jardim Morada das Acácias	2004	347	Horizontal
Jardim Recanto Verde	2004	286	Horizontal
Jardim Solar dos Nobres	2004	184	Horizontal
Jardim São Miguel	2008	156	Horizontal
Jardim Manacá	2009	491	Horizontal
Condomínio London	2010	208	Vertical
Residencial Alto do Lago	2010	154	Horizontal
Residencial Palmeira Real (Royal Palm)	2011	729	Horizontal
Condomínio Parque Liberty	2012	320	Vertical
Jardim Interlagos	2012	105	Horizontal
Condomínio Residencial Rubi	2014	900	Vertical
Condomínio Residencial Recanto dos Pássaros	2014	448	Horizontal
Condomínio Residencial Itamaracá	2015	141	Horizontal
Residencial Costa Verde	2015	46	Horizontal
Residencial Santa Clara	2015	227	Horizontal
Vila Residencial Vale das Flores	2015	121	Horizontal
Condomínio Varandas do Jardim do Lago	2016	704	Vertical
Residencial Gabriela	2017	7	Horizontal
Condomínio Residencial Ideale	2018	288	Vertical
Condomínio Livorno	2018	100	Vertical
Condomínio Residencial Parque Lua Nova	2018	368	Vertical
Jardim Residencial Santo Expedito	2020	180	Horizontal
Condomínio Liverpool	2020	320	Vertical
Estância das Flores (em regularização fundiária)	-	121	Horizontal
Estância Eldorado (em regularização fundiária)	-	46	Horizontal
Estância Jardim (em regularização fundiária)	-	104	Horizontal
Forster Ville (em regularização fundiária)	-	18	Horizontal

Tabela 01: Loteamentos do Eixo Sul a partir de 1980. Fonte: prefeitura Municipal de Limeira. Organização: Rafaela Chaves

O PMCMV marca uma mudança significativa de padrão da construção de habitação popular na cidade. O modelo de condomínio fechado, com edifícios "H", cinco pavimentos, sem elevador e sem varanda continua a ser utilizado para a faixa 1 do PMCMV (faixa definida como habitação de interesse social), enquanto as faixas 2 e 3 apresentam como padrão construtivo edifícios de oito pavimentos ou mais, com pequena varanda e elevador, modelo que antes era destinado apenas às classes médias e altas e aos edifícios localizados na área central da cidade. Os condomínios das faixas 2 e 3 apresentam ainda espaços de convívio e lazer internos, como quadra, piscina, salão de festas, academia, brinquedoteca, salão de jogos e outros equipamentos que eram incluídos apenas nos condomínios de médio e alto padrão. Esses equipamentos normalmente são subdimensionados e executados a partir de projetos padronizados, porém apresentam intenso uso.

Os loteamentos populares entregues nessa década seguem o padrão dos loteamentos anteriores. Mesmo os bairros mais novos não apresentam espaços livres públicos além daqueles exigidos pela legislação. Os principais espaços livres implantados estão ligados ao sistema viário, incluindo canteiros centrais, rotatórias e espaços residuais da abertura das vias. As poucas praças entregues são localizadas nas áreas mais inclinadas da gleba, nas extremidades dos loteamentos, ou limitadas por muros dos condomínios, escolas e outras edificações. Não são espaços projetados de forma a incentivar o uso, a permanência ou convívio no espaço público, com frequência vandalizados e sem manutenção.

Alguns desses espaços vinculam-se também, às áreas "de borda" das Áreas de Preservação Permanente (APPs) que limitam alguns desses loteamentos. Comumente não recebem qualquer tipo de tratamento e rapidamente se tornam espaços de acúmulo de lixo, de criminalidade, de vandalismo, que afastam os moradores e acabam por desestimular a circulação de pessoas nas proximidades.

No bairro Residencial Rubi, composto predominantemente por condomínios murados e poucos lotes abertos, localizados sobretudo em áreas residuais do parcelamento das glebas, foi instalada a EMEIEF Profa. Raquel Aparecida Gonçalves Franceschi, que iniciou suas atividades em novembro de 2018, com capacidade para receber 500 alunos de ensino infantil e fundamental. O Ambulatório de Especialidades Dr. Hélio Márcio Mamede, foi inaugurado em fevereiro de 2020 e foi uma das principais UBS's da cidade voltadas à vacinação da COVID-19. Ambos equipamentos foram instalados próximos aos três módulos do condomínio Residencial Rubi, afastados cerca de um quilometro do Eixo Sul.

Como citado anteriormente, a origem do Eixo Sul de Transformação Urbana está ligada à estrada de municipal que interligava diversas propriedades rurais. Verifica-se que, atualmente, existem diversos núcleos formados por pequenas chácaras residenciais e de recreio, mas não produtivas, originadas das antigas fazendas. Esses núcleos são irregulares pois não atendem às exigências de parcelamento do solo urbano ou rural. As chácaras possuem área menor que dois hectares(ha), mínimo exigido para propriedades rurais[5]. Estão em processo de regularização fundiária pelo Programa REURB, citado no Capítulo 2, os "condomínios" de chácaras Estância Jardim, Forster Ville, Estância das Flores e Estância Eldorado.

Com relação à mobilidade urbana, o projeto de intervenção de maior porte localizado no Eixo Sul foi a construção do viaduto, ainda sem nome oficial, acima do Córrego da Barroca Funda. A implantação do viaduto contou com obras de canalização do córrego para minimizar os riscos de alagamentos na região, melhorias nas calçadas do entorno, e a implantação de um "Parque Linear"[6].

[5] A "Fração Mínima de Parcelamento" rural é definida pelo INCRA como "a menor área que um imóvel rural, num dado município, pode ser desmembrado. Ao ser parcelado o imóvel rural, para fins de transmissão a qualquer título, a área remanescente não poderá ser inferior à fração mínima de parcelamento". A área da FMP varia de cidade para cidade, oscilando entre 2 e 5 hectares.

[6] Apesar de assim denominado pela Prefeitura, o "Parque Linear" trata-se apenas de melhorias de iluminação e pavimentação, implantação de equipamentos de ginástica e um quiosque, em pequeno trecho da várzea do córrego, em direção ao Bairro Parque das Nações. No local já existia pista de caminhada há vários anos,

Com melhor infraestrutura se comparado ao último viaduto construído na cidade[7], o viaduto da Barroca Funda apresenta ampla calçada, ciclovia e duas faixas de rodagem em cada sentido. A implantação do viaduto melhorou a mobilidade de ciclistas e pedestres no trecho, permitindo que cruzem a várzea com mais segurança e evitando o trecho de maior inclinação. Porém, a entrada na Avenida Lauro Côrrea da Silva é pouco segura para esses usuários, devido à inexistência de faixas elevadas e sinalização adequada.

Apesar da notável diminuição do acúmulo de veículos, nos horários de pico o intenso fluxo ocorre não apenas nos sentidos bairro-centro e centro-bairro, atendidos pelo viaduto. Muitos motoristas destinam-se às outras regiões da cidade e às rodovias, que se conectam principalmente pelo Anel Viário. Dessa forma, o trânsito do Anel Viário, que é a via expressa mais importante do município, tem velocidade reduzida nesse entroncamento, mesmo após a inauguração do viaduto e instalação de semáforos na rotatória abaixo dele. Esse pode ser um indicativo de que, enquanto não houver a criação de percursos alternativos para os habitantes da zona sul, haverá congestionamento no local.

Além da paralisação do trânsito no início do Eixo Sul, existem diversos outros pontos de acúmulo de veículos ao longo de seu traçado, sobretudo nos cruzamentos de entrada e saída dos bairros, mais uma vez devido à inexistência de percursos alternativos. Além disso, a instalação do viaduto, sem outras alterações no trânsito, aumentou a velocidade de escoamento do tráfego, que agora se acumula a poucos metros do local.

Essa rotatória apresenta acidentes frequentes, especialmente envolvendo motocicletas. Limeira conta com uma frota total de veículos de 235.202

mas era pouco usada devido à falta de iluminação, manutenção e sobretudo à presença de moradores de rua que se instalaram na várzea do córrego.

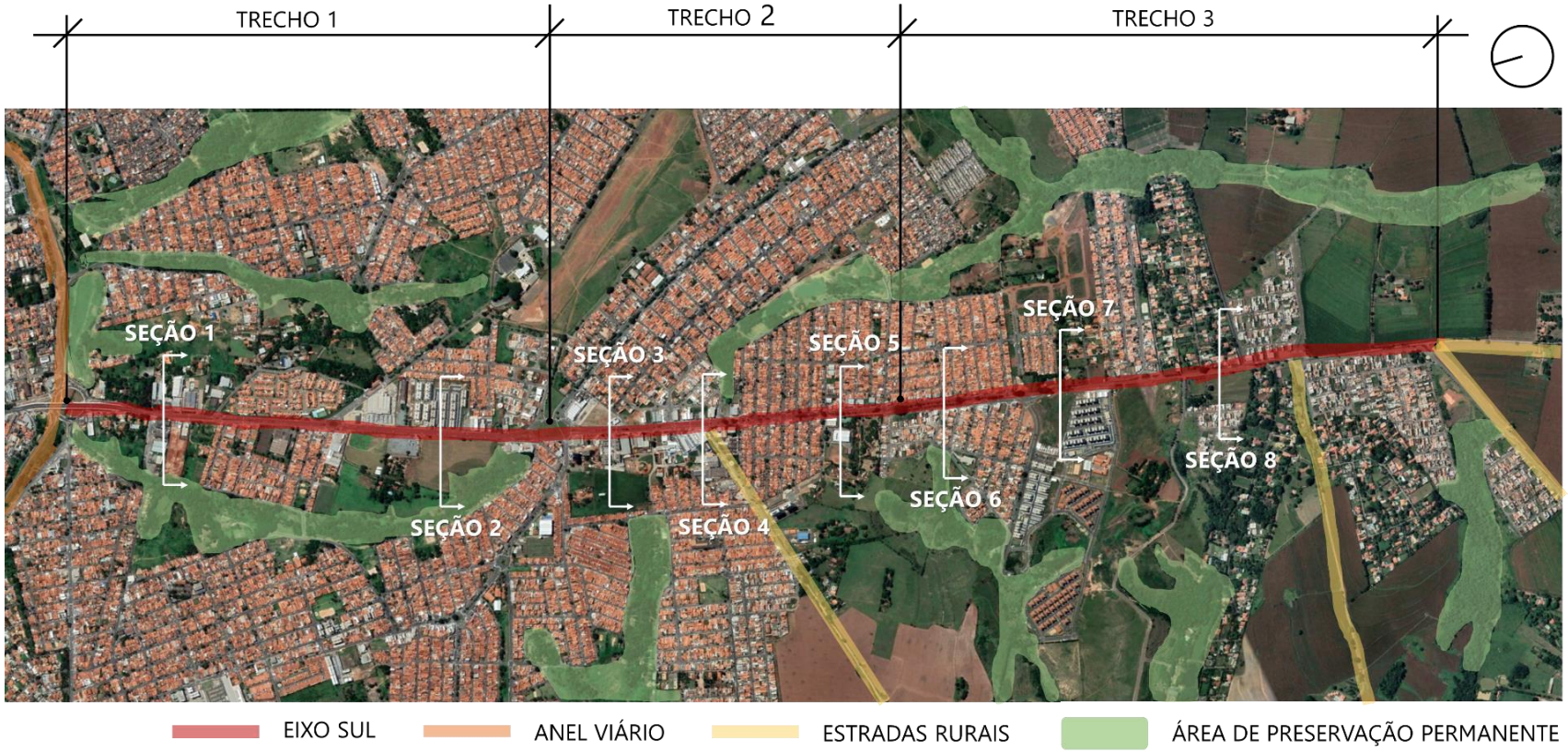
[7]O viaduto Paulo D'Andrea, inaugurado em 2013, foi motivo de indignação na cidade por não prever calçadas e ciclovias, obrigando ciclistas e pedestres a cruzarem o Anel Viário, abaixo do viaduto, enquanto os condutores de veículos particulares têm cruzamento privilegiado.

(considerando total as categorias) e com 137.079 automóveis e 52.761 motocicletas e motonetas. Considerando a população estimada em 310.783 habitantes em 2021, chegamos a proporção de um automóvel particular para cada 2,26 habitantes da cidade.[8]

Uma das características do Eixo Sul é a dispersão da malha urbana e a desconexão com os demais eixos e bairros da cidade. O Eixo Sul segue de forma isolada e como se pode ver na Figura 44, existem apenas dois cruzamentos importantes ao longo do Eixo: o primeiro é o cruzamento de acesso principal, com o Anel viário, onde foi construído o viaduto; o segundo é o cruzamento com a Av. Dr. Antonio de Luna (acesso ao Parque Residencial Aeroporto) e a Rua José Alberto Campanini - conexão com o Eixo Graminha, ou Avenida Guilherme Dibbern, onde se localizam loteamentos fechados e condomínios verticais de alto padrão entregues, sobretudo, a partir da década de 2000.

Pelo Eixo Sul circulam três linhas de ônibus e mais duas linhas cruzam o Eixo[9]. Com a implantação do Residencial Palmeira Real[10] em 2011, último bairro, distante aproximadamente nove quilômetros do terminal urbano, localizado na área central da cidade, houve a necessidade de criação de uma linha de ônibus exclusiva que possibilitasse maior velocidade de deslocamento. A linha 400 - Palmeira Real, *Rapidão Sul,* tem saídas a cada vinte e cinco minutos do bairro, sentido centro, em dias de semana[11] e segue o menor curso entre o bairro e o terminal urbano.

[8] Dados IBGE, 2021. Disponível em <https://cidades.ibge.gov.br/brasil/sp/limeira/panorama> Acesso em 20 de maço de 2022.
[9] São elas: Linha 11 Nobreville – Village, Linha 114 Lagoa Nova – Atacadão, Linha 11B Lagoa Nova – Terminal, Linha 124 São Lourenço - Terminal Linha 400 (Rapidão Sul) Palmeira Real – Terminal Central.
[10] Loteamento aprovado como "Residencial *Royal Palm*" pelo Decreto Municipal nº. 334/2011.
[11] Sancetur Sou Limeira, disponível em <https://soulimeira.com.br/horarios/>. Acesso em 10 abr. de 2022.



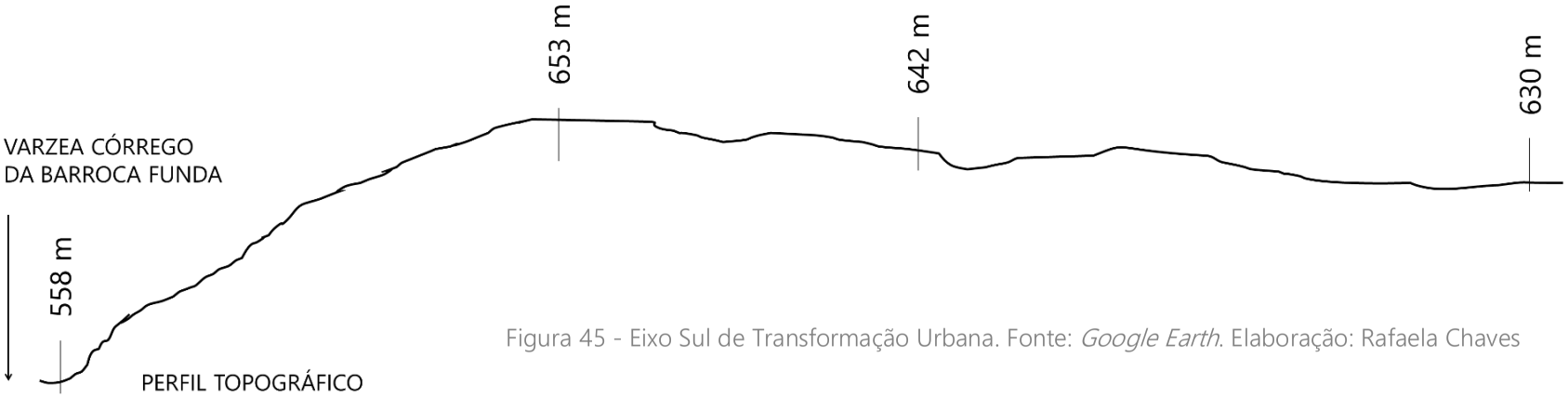


Figura 45 - Eixo Sul de Transformação Urbana. Fonte: *Google Earth*. Elaboração: Rafaela Chaves

3.3. LEITURAS URBANAS

Em Espaço e método (São Paulo, Nobel, 1985, p.6), Milton Santos afirma que, por força de variáveis localizadas, determinado espaço se concretiza e adquire a especificidade de lugar, ou seja, um espaço se transforma em lugar sob o impacto funcional do meio ecológico (complexos territoriais), das firmas (que produzem bens, serviços e idéias [sic]), das instituições (que criam normas, ordens e legitimações), das infraestruturas (que constituem a expressão material e local do trabalho humano) e dos homens (que correspondem à força de trabalho capaz de modificar um espaço em lugar). Sob o impacto dessas variáveis e, na concepção do geógrafo citado, há, entre espaço e lugar, uma dialética inegável (FERRARA, 1993, p.37).

A investigação empírica apresentada nesse capítulo teve como objetivo apreender as relações entre espaço urbano e vivências cotidianas. Constitui-se em uma leitura urbana (FERRARA, 1993), método que, por meio da observação de campo, permite "apreender as relações do homem com o espaço da cidade através de suas representações, identificando-as e interpretando-as" (RUPF, 2015, p.109).

Lucrécia Ferrara em *Os Significados Urbanos* (2000), afirma que é impossível uma leitura da cidade em seu conjunto, pois é fenômeno orgânico que está em constante transformação. Em *Leitura sem Palavras* (1993) a autora aborda as possibilidades de leitura do ambiente urbano e indica como metodologia o recorte seletivo de um fragmento do espaço urbano, de um "espaço entre espaços", para possibilitar a percepção de sua imagem e a transformação de um espaço em lugar. Deve-se então, a partir de seus fragmentos, elaborar leitura comparativa para que semelhanças e diferenças possam emergir:

> (...) é o recorte desse fragmento urbano, combinado com a interpretação das associações por ele sugeridas, que permite que o macroespaço urbano mostre suas intimidades, suas forças e fraquezas que o transformam em lugar orgânico, dotado de força vital (FERRARA, 1993, p.39).

Uma vez que é não é possível controlar determinado espaço no decorrer de sua história, a metodologia de Ferrara inclui ainda uma segmentação temporal da leitura do lugar. Deve-se "flagrar imagens instantâneas que funcionem como amostragem de um espaço e sugiram o próprio modo de sua percepção" (FERRARA, 1993, p.38). A leitura constitui uma montagem de fragmentos de imagens do presente e de seus sentidos imaginários atrelados à sua memória, seu passado. "Através da observação empírica do presente como espessura que remete ao passado e ao futuro, leem-se potencialidades que, num cotidiano apenas vivenciado, talvez não pudessem ser reconhecidas" (RUPF; QUEIROGA, 2015, p.140).

> Dessa forma, a imagem dinamizada pelo imaginário encontra, na leitura, uma atividade cognitiva que parte da visualidade icônica para atingir as tramas criadas pelo uso, porém, essa montagem de imagens preenchidas de sentidos imaginários é autorizada logicamente pela dimensão viva e orgânica do cotidiano, responsável pela dimensão fenomenológica da cidade. Assim, a montagem que concretiza a leitura não é arbitrária, mas lógica, embora sem prescrições, códigos, normas ou gramática. (FERRARA, 2000, p. 126).

O recorte estabelecido para essa investigação foi a Av. Dr. Lauro Corrêa da Silva e sua extensão, a Estrada Municipal LIM-020, que denominamos como Eixo Sul de Transformação Urbana. O Eixo Sul foi fragmentado em três trechos, para que fosse possível sua leitura comparativa, conforme método estabelecido por Lucrécia Ferrara (1993 e 2000). Em sua extensão o eixo apresenta diferentes tipos de uso e ocupação do solo, largura da via e calçadas, arborização viária, fluxos e apropriações. Dessa forma, os fragmentos foram estabelecidos por semelhanças, sobretudo de uso e ocupação do solo.

O trabalho de campo foi elaborado por meio de visitas de observação direta, de leitura do ambiente urbano, com paradas em pontos específicos, mas sem estabelecimento de contatos com pessoas. Essa abordagem manteve certo distanciamento e não contemplou a perspectiva dos usuários. As visitas foram feitas de modo sistemático em diversos horários e dias da semana, para que fosse possível a observação das diversas apropriações e dos diversos ritmos urbanos, e resultaram no relatório fotográfico que compõe este capítulo.

A fotografia consiste no principal instrumento para a sistematização dos usos e apropriações do espaço da presente pesquisa, possibilitando o registro das ações em seu contexto real para posterior análise. Para Ferrara (2000), a fotografia é um importante recurso que possibilita a leitura de exploração visual imediata, a partir do qual pode-se obter informações não-verbais relacionadas ao cotidiano e propiciar a percepção da cidade por meio da leitura comparativa dos fragmentos espaciais e das experiências.

Segundo Martin Kohler, em *Documenting Social Behavior: Photography and Methods* (2010) as fotografias são o meio ideal para documentar os encontros da vida pública e o contexto em que cada um deles acontece, pois em comparação com descrições escritas ou entrevistas, a fotografia tem a vantagem de capturar mais aspectos de uma situação do que o intencionado pelo fotógrafo pesquisador. Segundo Kohler, outra vantagem da fotografia é que o objeto investigado "gravado" junto ao seu contexto original, não podendo ser separado dele, e garantindo assim a integridade de seu significado. Sendo assim, as fotografias podem ser guardadas e utilizadas em outras pesquisas como relato do comportamento de um determinado grupo em um local específico.

O trabalho empírico teve como resultado o mapeamento de algumas experiências de uso e vivências da avenida, calçadas e demais espaços livres públicos adjacentes. A fragmentação do recorte de investigação possibilitou aproximação da leitura em menor escala em um dos seis trechos estabelecidos. Tal trecho foi selecionado pois, ao longo das visitas de reconhecimento do território, apresentou maior heterogeneidade de usos, fluxos, apropriações e público.

As imagens de satélite do *Google* foram utilizadas como base para as leituras. As primeiras imagens disponíveis são de 2004 e as mais recentes do ano de 2022, portanto, as análises sobre transformações urbanas se concentram nesse período. O Mapa Urbano Digital (última versão - fevereiro de 2022) disponibilizado pela prefeitura municipal de Limeira, também foi utilizado como base complementar para o desenvolvimento da pesquisa.

A leitura desses lugares foi baseada no método proposto por Sun Alex, em *Projeto da Praça: Convívio e Exclusão no Espaço Público* (2004), no qual analisa seis importantes praças paulistanas. Seu objetivo era "demonstrar que o convívio social no espaço público está intimamente relacionado às oportunidades de acesso e uso" (ALEX, 2004, p.126). Alex elaborou sua investigação utilizando o desenho como

ferramenta principal e sua análise foi composta por breve pesquisa histórica sobre os espaços selecionados, observação do contexto, levantamento da situação existente, levantamento dos usos e apropriações, identificação de conflitos entre projeto e uso, elaboração de alternativas e verificação das propostas.

Como base para a observação e sistematização dos usos e apropriações foram utilizados os estudos de William Whyte (1980). Ao considerar os usos dos espaços urbanos, o autor indica que "o que atrai as pessoas, ao que parece, são outras pessoas" e uma boa diversidade de usuários incluindo diversas faixas etárias, proporção entre homens e mulheres, casais e grupos são indicativos da qualidade de um lugar (WHYTE, 2001, p.54).

Ainda para observação e sistematização dos usos e aprovações, foi utilizado também o método de Jan Gehl e Birgitte Svarre descritos em *A vida na cidade: como estudar (2013).* Para os autores a observação direta é ferramenta básica para estudos sobre a vida na cidade e pode ser feita através de alguns métodos como vestígios, fotografia, diário e caminhada-teste (GEHL; SVARRE, 2013, p.24-35). Nesse tipo de observação "como regra geral, os usuários não estão ativamente envolvidos, no sentido de serem questionados, em vez disso são observados, suas atividades e comportamentos são mapeados para melhor compreender suas necessidades e como o espaço urbano é usado". Para Gehl e Svarre, essa observação direta ajuda a compreender porque alguns espaços urbanos são usados e outros não (GEHL; SVARRE, 2013, p.3)

Para a leitura do sistema de ações foi utilizado método empregado por Lilian Rupf em sua dissertação *Lugares públicos: a dimensão cotidiana no centro de São Paulo* (2015). Para investigação dos estudos de caso, a autora realizou mapeamentos e anotações em campo (compatíveis com o método de Gehl e Svarre) em dias e horários diversos para capturar diferentes e recorrentes situações, considerando:

1) Acessibilidade e atratividade em relação a sua inserção urbana: condições de acesso a um lugar através de transporte público, de seu traçado e suas conectividades, da diversidade de sua estrutura urbana e de seus usos (defendida por Jane Jacobs como essenciais às cidades); 2) Uso e ocupação do solo de seu entorno; 3) Permeabilidades: relações de troca com seu entorno mais imediato e seus principais fluxos; 4) Sistema de objetos e sistema de ações: baseando-se na conceituação de Milton Santos, são o conjunto indissociável que forma o espaço, o suporte físico projetado ou não, e as ações humanas, que interagem em constante dinâmica e alteração. Através da leitura urbana desse sistema interescalar busca-se apreender relações do homem com o espaço cotidiano (RUPF, 2015, p.127)

3.3.1. FRAGMENTOS DO ESPAÇO URBANO – TRECHO 1

Figura 48 – Eixo Sul de Transformação urbana, TRECHO 1.
Elaboração: Rafaela Chaves. Fonte: *Google Earth*..

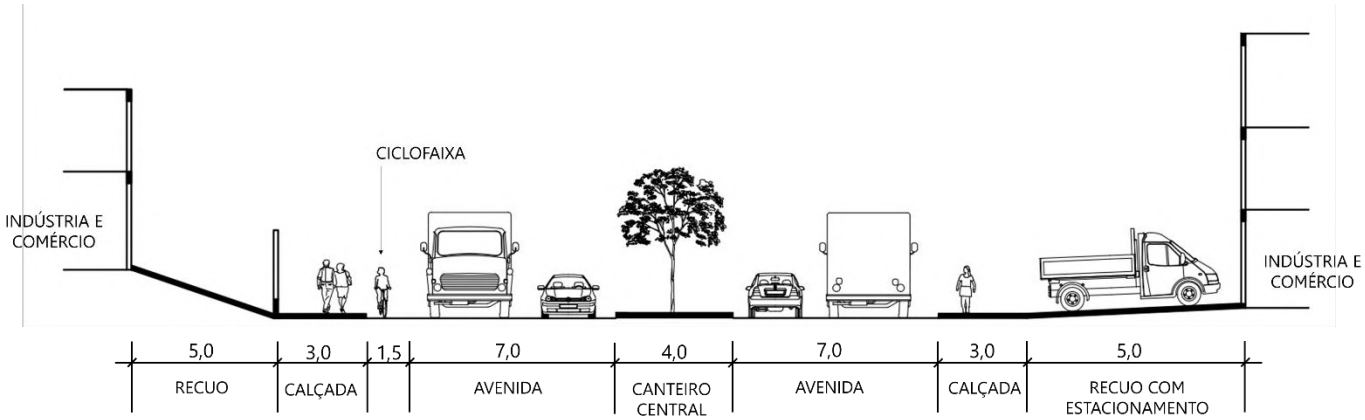


Figura 49 – Seção transversal 1. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022

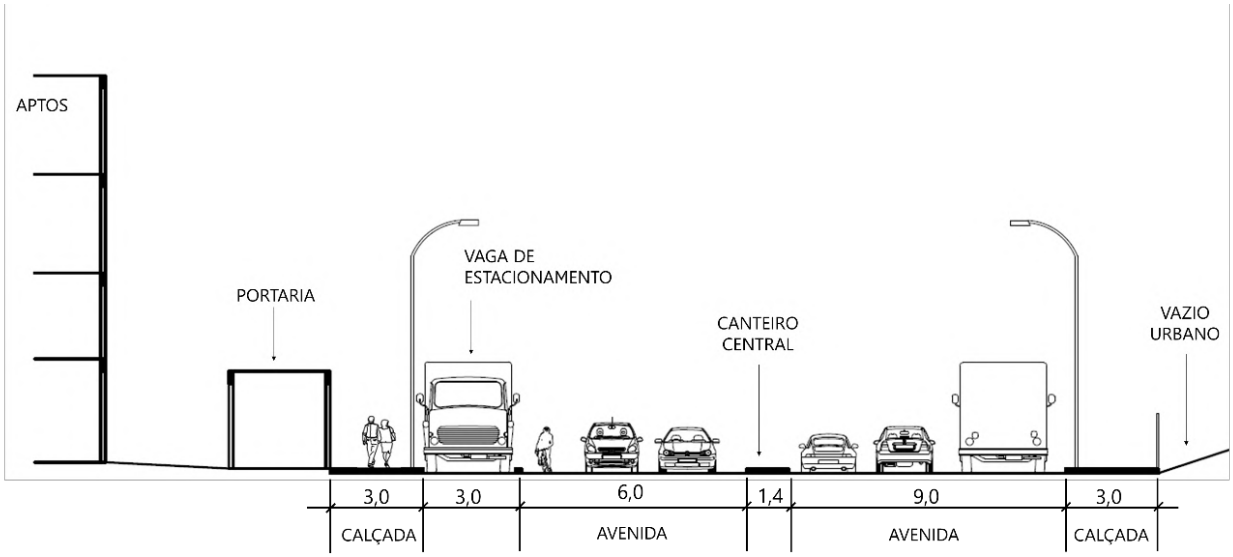


Figura 50 – Seção transversal 2. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022

O primeiro trecho da investigação possui comprimento de aproximadamente dois quilômetros, com início no Viaduto da Barroca Funda, seguindo pela Avenida Doutor Lauro Corrêa da Silva até o entroncamento com a Avenida Doutor Antonio de Luna (Jardim Aeroporto) e Rua José Alberto Campanini (Jardim Ipanema).

Verificou-se a menor apropriação do espaço livre público nesse trecho, quando comparado aos outros dois, sendo este quase exclusivamente utilizado para circulação de veículos, sem importantes atividades ou espaços de permanência, apenas o “parque linear” no anel viário.

A construção do viaduto teve a finalidade de melhorar as condições de trânsito no entroncamento, organizado anteriormente por uma rotatória. Constitui-se na maior transformação urbana do Eixo Sul e mudou radicalmente a paisagem. A obra teve início em abril de 2020 e foi entregue em abril de 2021 e incluíram obras de melhoria no sistema de drenagem urbana, sobretudo com a canalização de um segmento do Córrego da Barroca Funda. Historicamente, nesse trecho da várzea, especialmente na rotatória instalada no fundo do vale, ocorriam inundações (figura 55). Esses alagamentos, naturais nos períodos de cheia, ocorriam em decorrência não apenas da canalização do córrego, mas da implantação do anel viário ao longo de sua várzea e da significativa urbanização e impermeabilização do solo no entorno. Nota-se pelas imagens de aéreas e de satélite (figuras 43 e 44) a ausência de vegetação na várzea e a proximidade da via expressa com o curso d´água.

Observa-se ao final da tarde maior movimentação de pedestres em atividades recreativas e de esporte, não na Avenida, mas no "parque linear" implantado próximo ao viaduto (figura 56). O espaço, que recebeu equipamentos de ginástica e quiosque, junto a revitalização da pista de caminhada em um pequeno trecho da várzea, passou a receber maior público no período da manhã e final de tarde.

O início do TRECHO 1 é ocupado por diversas chácaras de recreio em ambos os lados da Avenida[12], nos bairros Graminha e Roseira, conforme descrito no início desse Capítulo, onde se pode notar um maior volume de vegetação nas imagens de satélite. Essas chácaras, constituem-se em área de baixa densidade demográfica, especialmente quando combinadas com os galpões industriais com frente para a Avenida. Esse trecho apresenta longos muros e cercas, segmentados pelos portões de entrada das indústrias e chácaras, criando espaços pouco convidativos para pedestres. A proximidade com o viaduto, a alta velocidade permitida (60km/h) e a dificuldade de travessia contribuem para a pouca circulação de pedestres e ciclistas.

[12] Nesse Capítulo usaremos "Avenida" como referência à Avenida Doutor Lauro Corrêa da Silva.

O TRECHO 1 apresenta a maior inclinação do Eixo Sul, partindo da várzea do Córrego da Barroa Funda no nível 564 e chegando no primeiro cruzamento de acesso aos Jardim Aeroporto e Jardim Ipanema, no nível 651, constituindo-se em mais um fator que desestimula à circulação de pedestres. Além da inclinação do trecho, a ciclofaixa implantada na Avenida é estreita e pouco segura, pois não há barreira física entre esta e as faixas de veículos. Dessa forma, verifica-se baixíssima circulação de ciclistas no trecho.

As calçadas do TRECHO 1 têm largura média de três metros e razoáveis condições de acessibilidade e manutenção, porém, a arborização viária é escassa, o que torna as calçadas pouco convidativas. Além disso, o TRECHO 1 é composto por longas quadras, poucos cruzamentos com ruas locais, muros altos no alinhamento, rampas para entrada de veículos e muitos "pontos cegos", o que pode contribuir com o aumento da sensação de insegurança no local e a pouca circulação de pessoas.

Além da própria Avenida, canteiro central e rotatórias, não existem outros espaços livres públicos, sobretudo, espaços que sejam destinados à permanência, convívio ou lazer. A paisagem do TRECHO 1 é monótona, quase homogênea.

As paradas de ônibus – na altura do condomínio Residencial Villa do Sol - em ambos os lados da avenida são os pontos onde mais se observam pedestres ao longo do dia. A abertura de uma farmácia e de um bar, no sentido centro-bairro, ampliaram a movimentação de pessoas e a apropriação da calçada em frente ao bar durante a noite e finais de semana.

Outro ponto de dinâmica semelhante está na altura dos condomínios Parque *Liberty* e *Liverpool*, onde há circulação de pedestres entre o estacionamento improvisado e as portarias dos condomínios. Além disso, no lado oposto da Avenida existe um ponto de parada de ônibus urbanos e fretados (sem infraestrutura), onde pode-se observar maior travessia de pedestres. Apesar da

demanda, não há estrutura adequada para travessia, como faixas elevadas ou semáforos de pedestres, o que implica em grandes períodos de espera e travessia insegura. Há um radar em frente aos condomínios, mas a velocidade máxima permitida no local é de 60km/h.

As atividades comerciais e de serviços localizados na Avenida no TRECHO 1 não são voltadas ao consumo cotidiano, portanto, não são frequentados pelos moradores do entorno. Os estabelecimentos são focados em produtos especializados como material de construção e acabamentos, veículos, joias e folheados, entre outros. O hipermercado inaugurado em 2020, apesar de muito frequentado, é acessado principalmente por veículos particulares. O hipermercado se constitui em construção de grande escala, que se afasta da Avenida por extenso estacionamento, com perímetro fechado por muros com acessos pequenos, constituídos por rampas projetadas para entrada de veículos e não pessoas.

No TRECHO 1 localiza-se um grande vazio urbano, "disfarçado" de propriedade produtiva, subutilizado como "feirão" de veículos, mas com claros objetivos especulativos. O entorno passa por intenso processo de urbanização, enquanto a gleba se valoriza no mercado imobiliário.

A rotatória que determina o final do TRECHO 1 tem dimensões incompatíveis à escala do pedestre. Há pouca circulação de pessoas no local, além de pessoas em situação de rua e vendedores ambulantes que aproveitam as longas paradas de veículos nos semáforos para se aproximar dos condutores. Outra vez a alta velocidade do trânsito e o intenso fluxo afastam as pessoas do local e fazem com que o grande espaço livre no interior da rotatória seja completamente inutilizado.

O Eixo Sul se inicia em uma Área de Proteção Permanente (APP), do Córrego da Barroca Funda intensamente alterada, e ao longo do Eixo há outras APPs, mais conservadas. Pode-se verificar a existência de alguns corpos d'água ligados as APPS urbanas destacadas na Figura 45. Como em boa parte dos loteamentos entregues

no município após a década de 1980, nota-se aumento da preservação das várzeas de cursos d'água urbanos, porém, a maioria das APPs não recebem nenhum tipo de tratamento e passam a ser áreas residuais, que por muitas vezes dificultam a ligação entre bairros. Essas áreas são um grande potencial da cidade, pois somadas formam um grande estoque de áreas verdes que podem ser qualificadas como espaços multifuncionais, que além da função ambiental, podem atender a população com a instalação de espaços apropriados ao esporte, lazer e convívio público, aumentando a apropriação de tais espaços e consequentemente contribuindo para ampliar a esfera de vida pública local.

Figura 52 – Obras de melhorias da drenagem para construção do Viaduto Barroca Funda.
Fonte: Acervo pessoal, 2020.

Figura 53 - Viaduto da Barroca Funda e Anel Viário. Foto: Acervo Pessoal, 2022.

Figura 54 - Viaduto da Barroca Funda. Calçada e ciclofaixa. Foto: Acervo Pessoal, 2022.

Figura 55 - Acesso de pedestres ao Viaduto da Barroca Funda. Verifica-se dificuldades na travessia. Foto: Acervo Pessoal, 2022.

Figura 56 - Alagamento na rotatória da Barroca Funda. Foto: Autor desconhecido, 2019.

Figura 57 - Obras de melhorias do "parque linear". Fonte: Acervo pessoal, 2020.

Figura 58 - Muros de contorno do hipermercado. Fonte: *Street View,* 2021.

Figura 59 - Vista interna do estacionamento do hipermercado. Foto: Acervo Pessoal, 2020.

Figura 60 - Borda da APP urbana localizada no Jd. Adélia Cavicchia. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 61 - Vista da APP urbana localizada no Jd. Adélia Cavicchia. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 62 - Vista da Avenida Dr. Lauro Correa da Silva. À direita vazio urbano; à esquerda condomínio residencial e lotes comerciais. Foto: Acervo pessoal, 2021.

Figura 63 - Vista da Avenida, destaca-se a situação das calçadas. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 64 - Vista da Avenida. Condomínio Parque Liberty. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 65 - Acesso à Avenida Dr. Antonio de Luna, Jardim Aeroporto. Foto: Acervo pessoa, 2022.

3.3.1. FRAGMENTOS DO ESPAÇO URBANO – TRECHO 2

Figura 66 – Eixo Sul de Transformação urbana, TRECHO 2.
Elaboração: Rafaela Chaves. Fonte: *Google Earth*.

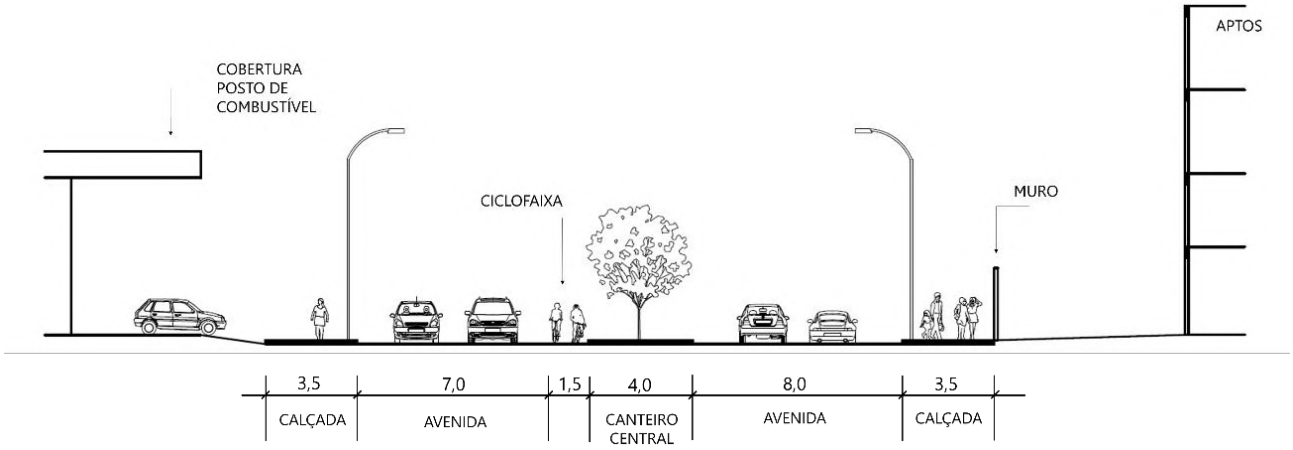


Figura 67 – Seção transversal 3. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022

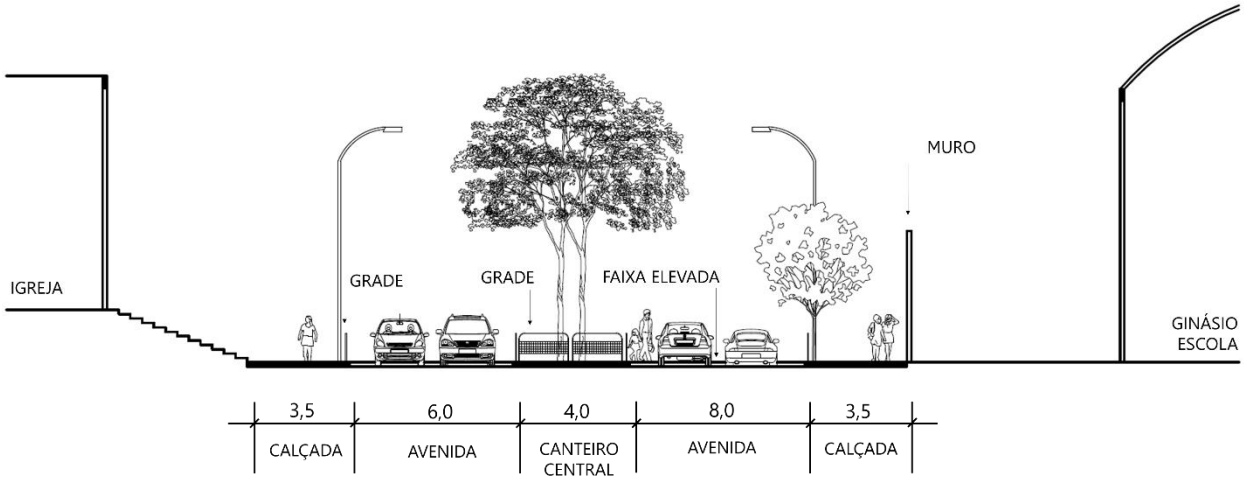


Figura 68 – Seção transversal 4. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022

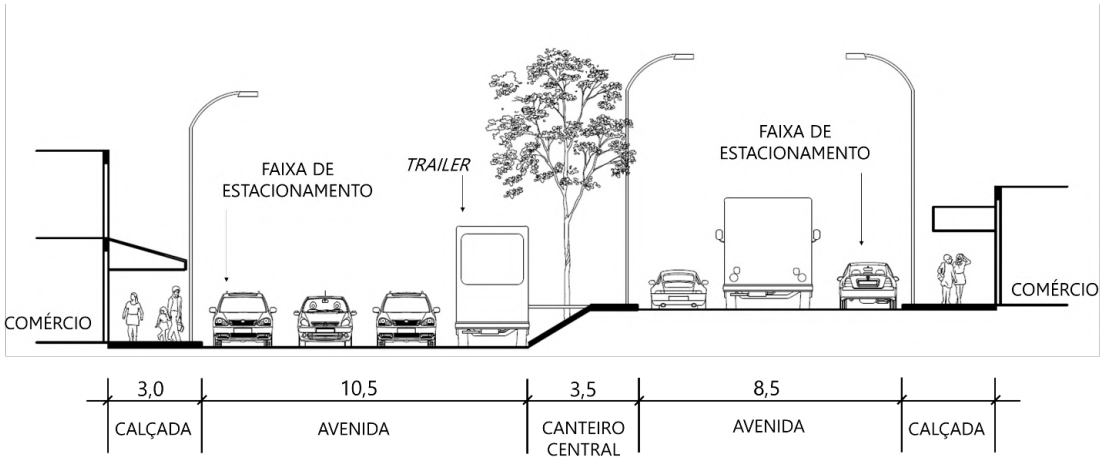


Figura 69 – Seção transversal 5. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022

Conforme citado anteriormente, o limite entre o TRECHO 1 e o TRECHO 2 se dá na rotatória de acesso aos bairros Jardim Residencial Aeroporto e Jardim Ipanema. Esse é um dos cruzamentos mais movimentados do Eixo Sul e o projeto da rotatória, sobretudo devido à sua escala, deixa evidente a prioridade dada ao escoamento do fluxo de veículos, em detrimento de melhores condições de circulação de pedestres e ciclistas.

Em se tratando do desenho do sistema viário intraurbano, verificamos que essa é uma característica comum a diversos outros cruzamentos da cidade, sobretudo aqueles que incluem o Anel Viário ou as principais avenidas. Com o processo de urbanização cada vez mais disperso e descentralizado e a consequente existência de inúmeros vazios urbanos, o sistema viário de Limeira se tornou bastante fragmentado e as poucas vias arteriais existentes são intensamente utilizadas pelos condutores. A solução municipal prioritária para o problema de acúmulo de veículos nos cruzamentos dessas vias tem sido a inserção de rotatórias e semáforos, e quanto mais veículos circulam na cidade, maiores se tornam rotatórias, menores os canteiros centrais e menos amigável se torna o trânsito local.

Ainda sobre a dispersão e desconexão do tecido urbano e sistema viário, é importante ressaltar que esse cruzamento se trata da última conexão entre o Eixo Sul e os bairros que surgem a partir dele com outras áreas urbanizadas da cidade, que foram criadas a partir de outros eixos de expansão. Desse cruzamento em diante, o Eixo Sul segue isoladamente até o Residencial Palmeira Real (que marca o final do TRECHO 03) e continua a sul, por meio da Estrada Municipal LIM-020, conectando propriedades rurais e alguns núcleos de chácaras de recreio.

Após o cruzamento já se percebe maior circulação de pessoas e ciclistas, além do intenso fluxo de veículos, porém nenhuma atividade de permanência. No TRECHO 2 há uma transição de padrão de ocupação. O início do trecho se assemelha ao TRECHO 1 em termos de uso e ocupação do solo, constituído por

grandes lotes e estabelecimentos comerciais e de serviços, além de alguns vazios. Entretanto, as atividades comerciais são mais diversificadas, composta por supermercados, postos de combustível, indústrias, lojas diversas, igrejas, edifícios de salas comerciais, entre outros. Em geral, são estabelecimentos mais recentes, com construções grandes, por vezes com mais de um pavimento, fachadas elaboradas e com recuos de frente ocupados por vagas de estacionamento.

Na altura do Jardim do Lago, onde o comércio popular teve início, os estabelecimentos comerciais estão instalados em construções menores – por conta do tamanho dos lotes - por vezes autoconstruídas e irregulares, sem recuos ou vagas de estacionamento, com coberturas improvisadas e fachadas pouco chamativas. Porém, é nesse trecho onde há mais vida nas ruas. O comércio diversificado, voltado ao atendimento das necessidades básicas como mercados, açougues, quitandas, padarias, lanchonetes, restaurantes, sorveterias, lojas de roupas, de cosméticos, além de serviços como barbearias, salões de beleza, clínicas odontológicas, clínicas veterinárias, entre outros, impulsionam a circulação diária de moradores dos bairros das proximidades.

A presença da EMEIEF Profa. Maria Aparecida de Gaspare e da EE Gustavo Piccinini aumentam a circulação local. Grande parte dos alunos das escolas são dos bairros das proximidades, assim, verifica-se muitas crianças e adolescentes, por vezes acompanhadas de adultos, nos horários de entrada e saída das aulas.

As igrejas locais, algumas menores e mais recentes, atraem público significativo nos horários de atividades, mas, especialmente a igreja Jesus Cristo Bom Pastor recebe grande número de frequentadores, que tem capacidade para receber maior número de pessoas, além de ser a única que apresenta um espaço livre no recuo frontal, uma grande escadaria, que agrega o público em curtos períodos de contato social antes e depois das missas. Apesar de ser um espaço convidativo, não se observou uso da escadaria em outros períodos. Boa parte dos

frequentadores chegam até o local com veículos particulares, que ocupam muitas vagas da Avenida e também no lote vizinho à Paróquia, que funciona como um estacionamento improvisado.

No Jardim do Lago a Avenida se estreita e os pedestres disputam espaço com os veículos. Existem vagas de estacionamento em ambos os lados da Avenida, nos dois sentidos, delimitando quatro faixas de estacionamento em frente a toda área comercial. Durante os horários de trânsito intenso, se instala uma situação quase caótica devido à aglomeração de carros que entram e saem das vagas e dos estacionamentos dos estabelecimentos maiores, ou que apenas atravessam o local, geralmente em alta velocidade, com destino aos bairros do entorno.

Por conta da incompatibilidade entre o fluxo de veículos em alta velocidade e a intensa circulação de pessoas no local, a PML instalou nas proximidades das escolas lombadas eletrônicas que visam reduzir a velocidade para 40km/h e facilitar a travessia de pedestres. O trecho escolhido para a instalação da lombada eletrônica está próximo da única faixa elevada para travessia de pedestres, que conecta a esquina da E.E. Gustavo Piccinini à escadaria da Paróquia Jesus Cristo Bom Pastor. Nessa esquina observa-se a maior circulação de pedestres, sobretudo nos horários de entrada e saída das escolas, nos horários de missa e também aos domingos, durante a feira livre que acontece na Rua José Joaquim Duarte do Páteo, onde se localiza o portão principal da escola.

No TRECHO 02 verifica-se intensa apropriação do canteiro central da Avenida. Foram instalados diversos *trailers* de lanchonetes variadas, que praticamente são uma tradição nas cidades do interior de São Paulo e muito frequentados pela população. Os *trailers* complementam e diversificam o comércio dos estabelecimentos instalados na Avenida, especialmente a noite, de terça a domingo.

Tanto os *trailers* quanto as lanchonetes dispõem mesas e cadeiras nas calçadas e os frequentadores usualmente circulam entre um e outro estabelecimento durante a noite.

O talude existente em alguns trechos da Avenida dificulta a travessia dos pedestres, ao mesmo tempo em que serve para a instalação dos *trailers.* A circulação dos pedestres pode ser um pouco insegura também por conta dos trailers, pois como é comum que as pessoas atravessem fora das faixas de pedestres, por diversas vezes quem aguarda para atravessar pode não ser visto pelos condutores.

Figura 71 – Limite entre TRECHO 1 e 2. Rotatória de acesso aos bairros Jd. Aeroporto e Jd. Ipanema. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 72 – Acesso à Rua José Alberto Campanini. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 73 – Canteiro central no início do TRECHO 2. À esquerda Condomínio London; à esquerda posto de combustível. Observa-se ciclofaixa junto ao canteiro central. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 74 – Grandes lotes de uso misto e presença vazios. Destaca-se a falta de conservação dos lotes desocupados e arborização viária escassa. Foto: Acervo pessoal, 2020.

Figura 74 – Condomínio Ideale, em construção. Maior gabarito da área de estudo, com 15 pavimentos. Foto: Acervo pessoal, 2020.

Figura 75 – Travessia em frente ao Condomínio London. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 76 – Comércio ambulante ou estacionamentos "ocupam" lotes vazios. Foto: Acervo pessoal, 2022.

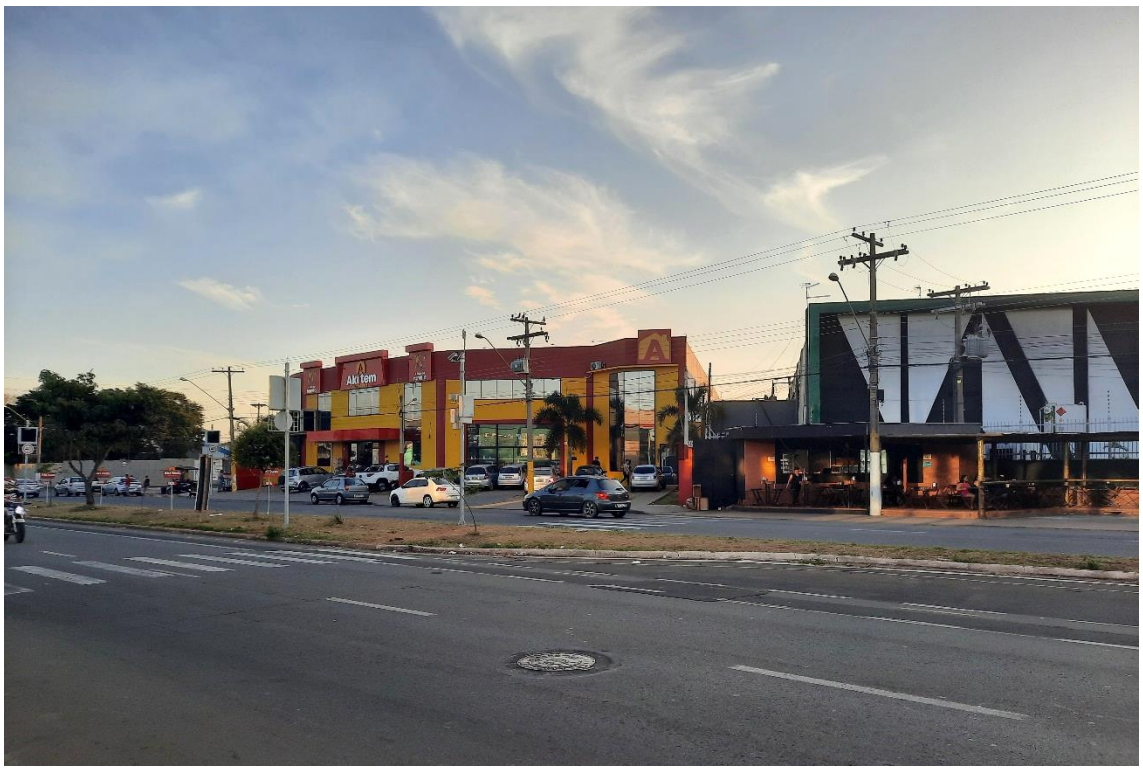


Figura 77 – Grandes estabelecimentos comercias focados em produtos de consumo cotidiano. Destaca para o supermercado (à direita) e loja de utilidades domésticas (à esquerda). Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 78 – Comércio ambulante instalado em área de grande circulação. Destaque para o aproveitamento não planejado da área de asfalto "ocioso" gerado por alterações no trânsito. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 79 – Calçada dos estabelecimentos com estacionamento frontal. Destaque para inclinação transversal do passeio e para as lombadas eletrônicas. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 80 – Uso de terreno desocupado como estacionamento improvisado para igreja. Destaque para o comércio ambulante e para os edifícios de lojas e salas comerciais, característicos do trecho. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 81 – Estacionamento improvisado em lote desocupado. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 82 – Travessia elevada em frente da escola e igreja.
Destaque para as grades na calçada. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 83 – Arborização viária de grande porte no TRECHO 2. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 84 – Calçadas amplas, porém sujas. Destaque para as grades de proteção.
Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figuras 85 e 86 – Canteiro central com calçada, talude e instalações improvisadas para os *trailers.* Observa-se maior arborização no canteiro central e obstáculos na calçada, além de falta de conservação e limpeza pública. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 87 – Canteiro central ocupado por *trailers* e mobiliário improvisado. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 88 – Comércio popular do Jardim do Lago. Variedade de estabelecimentos e construções improvisadas. Destaque para as vagas de estacionamento sempre ocupadas.
Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 89 – Canteiro central mal conservado, com mobiliário improvisado pelos comerciantes, mato alto e sinalização viária desgastada. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 90 – Entrada típica dos condomínios de chácaras de recreio. Início da área "rururbana" no TRECHO 2. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figuras 91 e 92 – Limite entre TRECHO 2 e 3. Avenida duplicada se "abre" em três eixos diferentes - um no sentido centro, dois no sentido bairro. Foto: Acervo pessoal, 2022.

3.3.1. FRAGMENTOS DO ESPAÇO URBANO – TRECHO 3

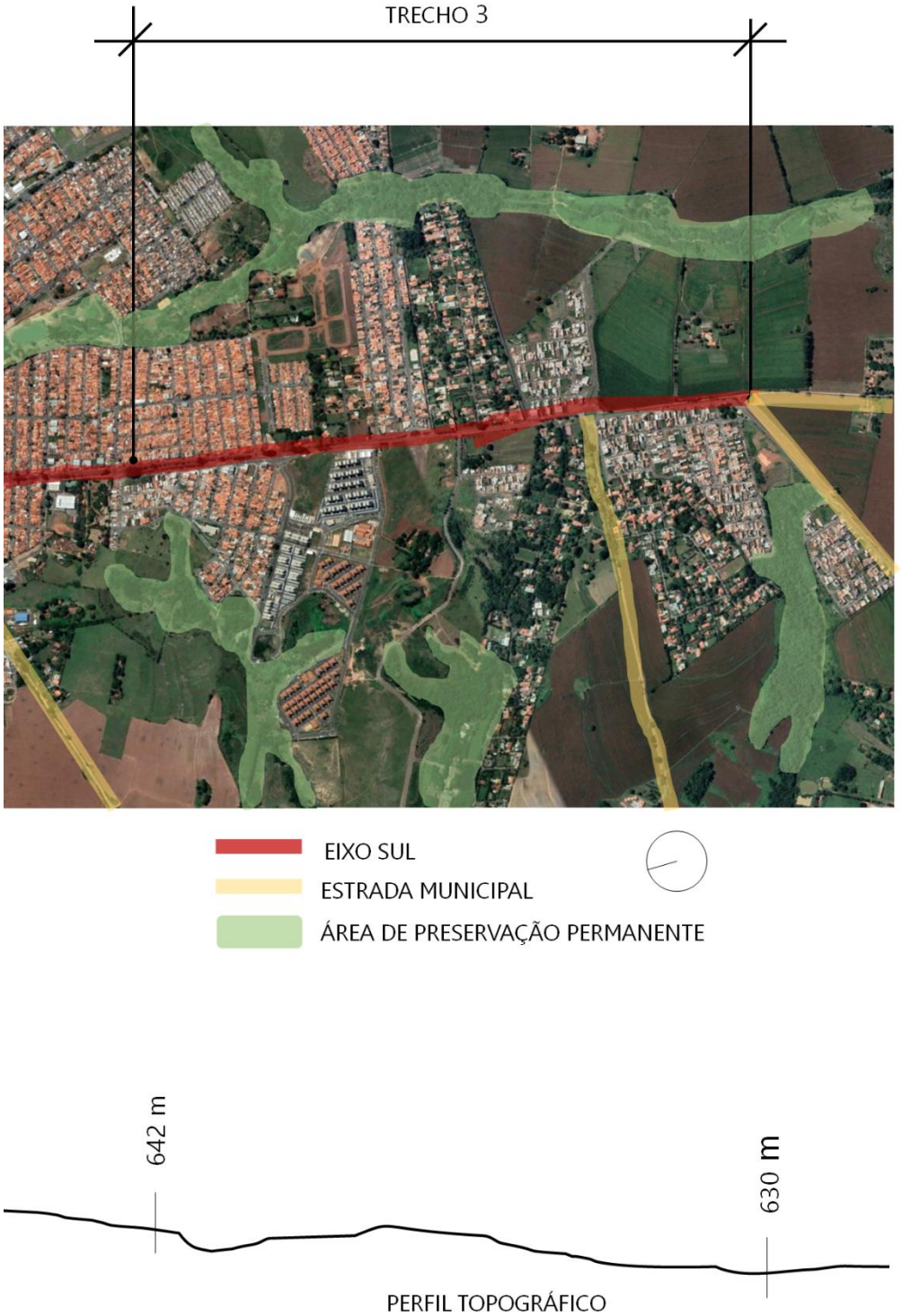


Figura 93 – Eixo Sul de Transformação urbana, TRECHO 3.
Elaboração: Rafaela Chaves. Fonte: *Google Earth*.

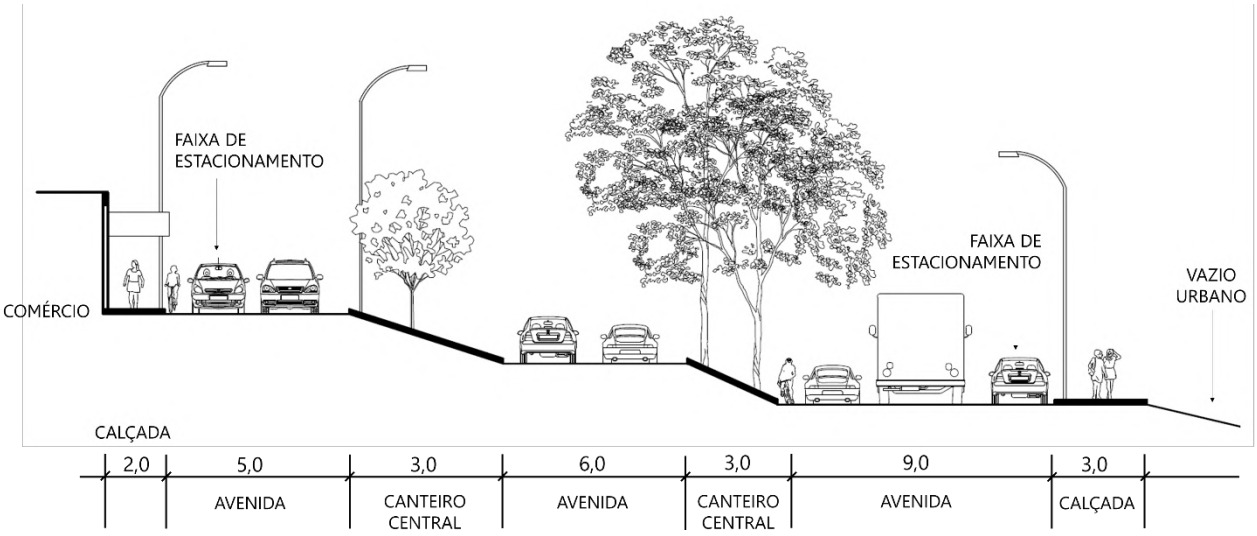


Figura 94 – Seção transversal 6. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022.

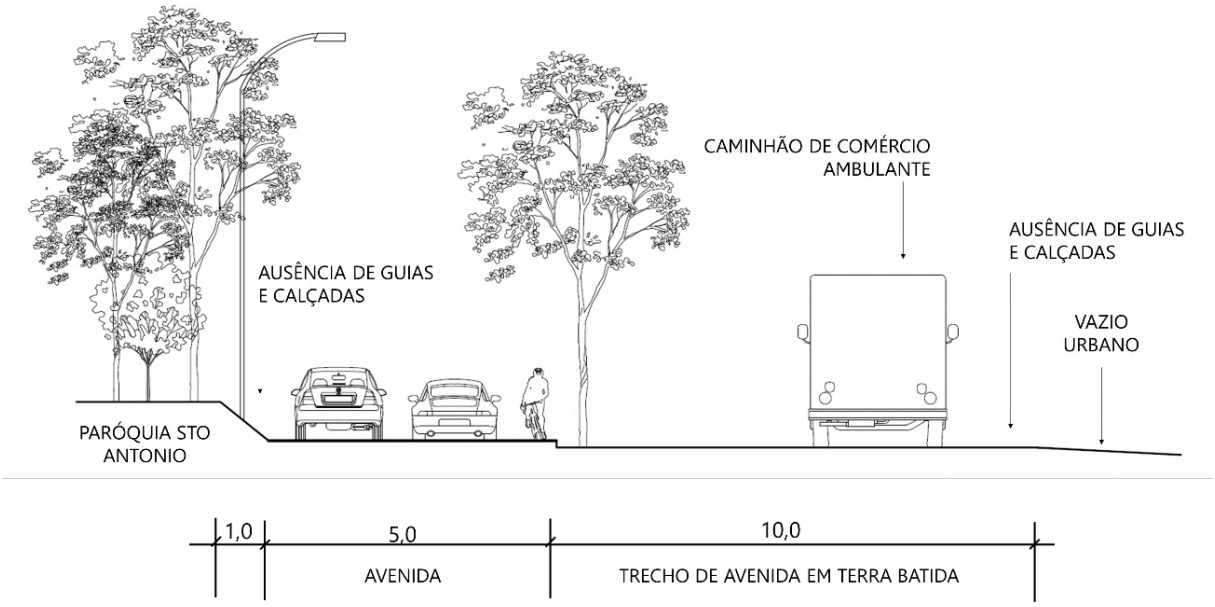


Figura 95 – Seção transversal 7. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022.

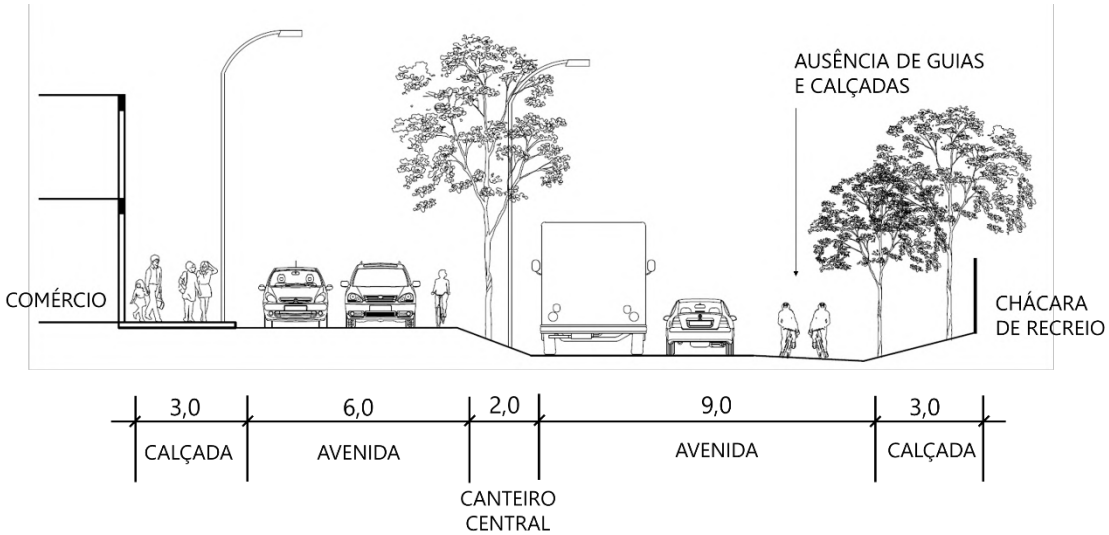


Figura 96 – Seção transversal 8. Elaboração: Rafaela Chaves, 2022.

O limite entre o TRECHO 2 e o TRECHO 3 se dá ao final dos bairros Jardim São Lourenço e Morada das Acácias. Esse trecho é caracterizado por malha urbana em consolidação. O trecho apresenta inúmeros vazios urbanos, grandes glebas não parceladas e também pequenos lotes, ainda não ocupados. A única possibilidade de circulação entre os bairros é a Avenida Doutor Lauro Corrêa da Silva, o que força os moradores do entorno a circularem pelo Eixo Sul, obrigatoriamente.

O TRECHO 3, que se aproxima da zona rural, apresenta ocupação heterogênea, composta por loteamentos populares mistos, condomínios populares verticais – com gabarito entre quatro a oito pavimentos -, condomínios de chácaras de recreio, vazios urbanos e propriedades agrícolas, com predominância de produção de cana-de-açúcar.

O traçado da Avenida não é regular no TRECHO 3, pois se estabeleceu gradualmente, a partir da Estrada Municipal LIM-020, aberta entre as propriedades rurais. Apresenta fragmentos não duplicados, intercalados com outros duplicados, sobretudo nas proximidades dos loteamentos mais recentes, onde há exigência da PML quanto a benfeitorias no sistema viário, como contrapartida da aprovação dos loteamentos. A Avenida não possui padronização de largura, existindo deslocamento das pistas em diversos cruzamentos, o que dificulta a circulação de veículos e confunde os visitantes da área. Alguns fragmentos não possuem calçadas em outros não existe a área necessária para a execução dos passeios, uma vez que ainda não foram feitas as desapropriações necessárias para a retificação e inclusão dos passeios, assim como guias, sistema de drenagem, entre outros.

No TRECHO 3 não há a mesma proximidade entre os estabelecimentos comerciais, devido aos diversos lotes não ocupados e também pois os comércios não ocupam toda a frente da Avenida. Alguns loteamentos possuem lotes residenciais em frente à Avenida, além dos muros e cercas dos condomínios de chácaras e glebas vazias que diminui significativamente os atrativos locais.

Dessa forma, verificamos que a circulação é menor no TRECHO 3 do que no TRECHO 2, porém, como o fluxo de veículos é expressivamente menor, verifica-se maior apropriação da rua para atividades físicas, como caminhadas. Devido à falta de infraestrutura da Avenida, ausência de calçadas e de atrativos, as atividades de permanência são ainda mais raras.

A ocupação do TRECHO 3 foi mais expressiva a partir da década de 2010, quando diversos condomínios verticais de habitação popular foram instalados, além de loteamentos populares, aumentando a densidade de ocupação, apesar da dispersão da malha urbana.

Observa-se que a população local não tem espaços públicos que possam ser frequentados para atividades cotidianas, além da circulação diária e do consumo. Alguns estabelecimentos recém-instalados no TRECHO 3 já apresentam grande frequentação e surgem aos poucos pontos de maior utilização das calçadas.

Como citado anteriormente, as poucas praças implantadas nos bairros do TRECHO 3 e em todo o Eixo Sul não são arborizadas, não têm equipamentos de esporte ou lazer, não fazem parte do traçado malha urbana e sobretudo não apresentam diversidade de usos no entorno.

O Residencial Palmeira Real é o último loteamento urbano, onde se localiza o ponto final da Linha 400 - "Rapidão" Sul, e está inserido entre propriedades de produção de cana-de-açúcar.

Figura 97 – Conjuntos habitacionais PMCMV entre grandes glebas não loteadas e chácaras de recreio. Foto: Construtora FYP, 2019.

Figura 98 – Condomínio Varandas do Jardim do Lago I e II. Destaque para o grande vazio onde, com frequência, ocorrem incêndios de grandes proporções. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 99 – Condomínio Varandas do Jardim do Lago II e com pequenos lotes comercias em frente à Avenida. Destaque para trecho não duplicado em frente ao terreno desocupado. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 100 – Comércio ambulante em trecho da Avenida não duplicado próximo ao Condomínio Varandas do Jardim do Lago. Destaque para trecho sem calçadas. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 101 – Paróquia Santo Antonio e área de eventos. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 102 – Paróquia Santo Antonio e área de eventos. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 103 – Muros e entrada do condomínio de chácaras Estância Eldorado.
Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 104 – Pedestres circulando por ciclovias e faixas de veículos por falta de passeios, sobretudo em frente as chácaras e lotes vazios. Foto: Acervo pessoal, 2020.

Figura 105 – Sinalização viária. Trechos com baixa circulação tem detalhes de sinalização enquanto outros trechos não possuem infraestrutura mínima. Foto: Acervo pessoal, 2022.

Figura 106 – Ponto final da linha 400 - "Rapidão Sul", Residencial Palmeira Real. Á direita vazio urbano, à esquerda propriedade rural com produção de cana-de-açúcar. Ausência completa de passeios. Foto: Acervo pessoal, 2022.

LIM
269

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A partir da investigação elaborada pôde-se observar que as relações entre os usos dos espaços públicos e a forma urbana no Eixo Sul de Transformação Urbana estão, de modo geral, nas ações de passagem e de permanência.

As ações de passagem estão vinculadas às atividades e aos percursos cotidianos, como ir e vir da escola e do trabalho, atravessar um lugar em uma caminhada, ou circular pelas calçadas de estabelecimentos comerciais. Essas ações estão ligadas ao movimento diário e à conexão dos espaços.

Como destacado no Capítulo 3, as ações de passagem no Eixo Sul vinculam-se ao uso do automóvel, devido às grandes distâncias e baixa densidade de ocupação da via. Os percursos a pé são mais curtos, e relacionam-se, sobretudo às atividades diárias. Apesar disso, entende-se que mesmo a pouca circulação local é relevante para a esfera de vida pública. Dentro das discussões propostas no Capítulo 1 observou-se que a mais simples ação de deslocamento de um indivíduo a pé possibilita o exercício da alteridade, o contato com o outro e com o diferente, mesmo que essa não seja a finalidade do deslocamento.

A presença de espaços com boas qualidades físico-ambientais pode tornar as ações de passagem mais atrativas, confortáveis e seguras. Elementos como calçadas amplas, sem obstáculos e com boa manutenção, travessias de pedestres e ciclistas seguras e bem dimensionadas, menor velocidade permitida para o fluxo de veículos, arborização generosa o suficiente para criar percursos e áreas sombreadas, podem alterar significativamente as condições de circulação de pedestres e ciclistas. Isso pode significar, em alguns casos, a melhoria da percepção das qualidades e atividades do entorno e atrair as pessoas para, além de circular, permanecer em tais espaços.

Tais elementos, somados a um entorno com maior densidade construtiva e populacional, usos mistos, atividades diversificadas e estabelecimentos com

fachadas ativas, podem transformar as ações de passagem, necessárias ou opcionais, em atividades mais agradáveis, mais contemplativas e menos automáticas, alterando, inclusive, a percepção das longas distâncias e diminuindo a velocidade do deslocamento das pessoas.

As ações de permanência no Eixo Sul, por sua vez, estão ligadas à pausa e se vinculam principalmente às atividades de consumo, de lazer e de convívio social. São as ações de permanência que têm maior potencial de propiciar o agir comunicativo entre diferentes indivíduos, uma vez que, quando se escolhe permanecer em um lugar, não importando o período dessa permanência, cria-se as condições para trocas mais intensas e diversas que incrementam a qualidade da esfera pública geral. Reiterando as discussões propostas no Capítulo 1, a esfera pública geral inclui a esfera de vida cotidiana, pois as ações cotidianas, mesmo aquelas que não políticas por finalidade, tem qualidades que devem ser reconhecidas (QUEIROGA, 2012).

Verifica-se que as ações de permanência, sobretudo de permanência prolongada, ocorrem com menor frequência no Eixo Sul de Transformação Urbana. As pausas mais prolongadas são estimuladas pela presença de elementos e mobiliários urbanos que deem suporte aos usuários para se resguardar e, ao mesmo tempo, observar a movimentação do entorno, elementos que não existem em nenhum dos três trechos estudados.

Para que haja permanência no espaço público, é desejável oferecer possibilidades para todos os perfis de usuários. Deve-se prever áreas e mobiliários variados que permitam sentar, encostar, apoiar, permanecer em pé. A adequação dos espaços ao clima também estimula a permanência, pois a existência de generosas sombras é essencial nos dias de forte calor, assim como áreas mais ensolaradas são importantes para os dias amenos.

Pode-se verificar que ao longo do Eixo Sul não existem espaços públicos projetados para estimular às ações de permanência. As atividades de permanência levantadas estão ligadas, sobretudo, ao consumo de comidas e bebidas, e o mobiliário é improvisado pelos próprios estabelecimentos, que ocupam calçadas e canteiros com mesas e cadeiras nos períodos mais movimentados do dia. Nota-se ainda a pouca manutenção das áreas vegetadas, dos pavimentos, da sinalização viária, da iluminação pública, da limpeza e outros.

No Eixo Sul, mesmo os espaços voltados às ações de passagem não garantem o conforto e a segurança dos usuários. A partir da leitura dos fragmentos urbanos verificou-se que a baixa circulação de pedestres e ciclistas está vinculada, possivelmente, aos fatores a seguir: descontinuidade, ausência de estrutura e falta de manutenção de calçadas; dificuldade na travessia da Avenida Doutor Lauro Corrêa da Silva, sobretudo nas rotatórias; alta velocidade e intenso fluxo de veículos; ausência de espaços livres voltados à pausa, ao repouso, ao convívio e à observação do entorno; carência de arborização e áreas sombreadas; ocupação de baixa densidade; pouca diversidade de usos e atividades nas edificações do entorno; ausência de mobiliário urbano adequado; paisagem homogênea e monótona.

AS TRÊS LEITURAS

Dentro das leituras realizadas no Eixo Sul de Transformação Urbana levantou-se particularidades em seus usos e ocupação e no desenho urbano estritamente funcional, focado no escoamento do fluxo de veículos. As principais diferenças se concentram na densidade de habitacional e construtiva e uma sensível mudança da paisagem urbana (TRECHOS 1 e 2), para uma paisagem "rururbana" (TRECHO 3). Em todos os trechos verifica-se a existência de significativos vazios urbanos, que vão aumentando de número no TRECHO 3, diluindo as áreas ocupadas em meio as propriedades agrícolas, mesmo dentro do perímetro urbano.

Conforme exposto no Capítulo 3, dos três trechos investigados, o TRECHO 1 apresenta a menor apropriação do espaço livre público, vinculando-se quase exclusivamente a circulação de veículos, sem importantes atividades ou espaços de permanência. Apresenta paisagem urbana monótona, formada por grandes e altos muros, acessos de empresas, pouca arborização, destacando-se como uma área pouco atrativa para pessoas, sobretudo idosos e crianças.

O TRECHO 2 apresenta a maior variedade de usos e maior diversidade de público, devido sobretudo à presença de comércio diversificado, igrejas, escolas, e bairros com maior adensamento populacional. Levantou-se nesse trecho a maior circulação de pedestres e ciclistas, pessoas fazendo atividade física, indo e vindo do trabalho e da escola, circulando pelos comércios locais e parando para consumir, repousar, conversar e namorar nos restaurantes, lanchonetes, sorveterias e *trailers* diversos da Avenida.

Entretanto, a falta de infraestrutura e mobiliário adequado gera uma série de inconformidades entre a forma existente (que não podemos chamar de projeto) e os usos. O talude existente na Avenida dificulta a visualização de pessoas e veículos, os próprios *trailers* se tornam obstáculos físicos e visuais.

A alta velocidade da via, que já impede a circulação no TRECHO 1, é ainda mais incompatível no TRECHO 2 por se tratar de área residencial e com muito movimento de pessoas, mesmo que o intenso uso do entorno fique reduzido a pequenos períodos do dia. Pessoas sentadas em calçadas estreitas, consumindo, conversando e observando o entorno, não é compatível com automóveis e veículos circulando a poucos centímetros de distância.

No TRECHO 3 verifica-se, novamente, pouca apropriação do espaço público. Nesse caso os principais motivos estão ligados a expansão recente, em consolidação, e a existência de extensas áreas desocupadas. Porém, nesse trecho a paisagem é mais agradável, em termos ambientais, por ser menos construída e

apresentar algumas árvores de grande porte que geram áreas sombreadas. No TRECHO 3 destaca-se a presença dos condomínios de chácaras de recreio, ou moradia, que resistem à expansão urbana e junto aos novos condomínios verticais, compõe uma paisagem heterogênea, característica das cidades em expansão na Região Metropolitana de Piracicaba, entre outras cidades do Estado.

OS LUGARES PÚBLICOS NO EIXO SUL DE TRANSFORMAÇÃO URBANA

Conforme descrito no Capítulo 3, não se verifica ao longo do Eixo Sul de Transformação Urbana a existência de espaço públicos efetivamente projetados. Não há praças ou parques junto ao Eixo, além dos espaços ligados ao sistema viário, como a própria Avenida, com seus canteiros centrais, passeios (em alguns trechos inexistentes) e canteiros internos às rotatórias.

Verifica-se que a expansão urbana ocorre sem planejamento apropriado, especialmente no que concerne aos espaços públicos e às conexões entre bairros. A infraestrutura, como a retificação da Avenida nos setores necessários, a construção de passeios e a abertura de novas ruas que favoreçam o deslocamento de veículos, mas sobretudo de pedestres, ocorre após a consolidação dos novos bairros e os moradores locais precisam conviver com os problemas decorrentes desse "improviso" na expansão urbana por diversos anos.

Uma das questões a ser levantadas nesse sentido é uma possível relação entre a falta de prioridade dada ao planejamento desse importante eixo de expansão e as classes menos favorecidas que ali estão instaladas. O Eixo Sul é ocupado por população de média e baixa renda, e seu crescimento está vinculado à produção de habitação popular e de interesse social.

Podemos traçar um paralelo com outro eixo de expansão, o Eixo Graminha, (cf. QUEIROZ, 2007), e verificamos que nesse eixo as obras de retificação da Via Guilherme Dibbern, antiga estrada municipal, foi completada recentemente,

garantindo boa circulação de veículos, pedestres e ciclistas, com obras para a padronização de calçadas e implantação de ciclovias. Esse eixo abriga grandes loteamentos fechados de alto padrão e a circulação de pedestres é ainda menor que no Eixo Sul, pois os moradores, com maior poder aquisitivo, circulam predominantemente em veículos particulares. Entretanto, também não se verifica no Eixo Graminha a presença de espaços públicos, além daqueles ligados ao sistema viário e puramente funcionais.

A mesma prioridade dada a melhorias de infraestrutura em bairros de alto padrão pode-se verificar na implantação do viaduto Paulo D'Andréa, que liga o Eixo Graminha à área central da cidade já em 2013, enquanto o viaduto instalado no Eixo Sul teve início apenas em 2020, embora o fluxo de veículos e o número de habitantes seja maior nesse Eixo.

A vida pública no Eixo Sul de Transformação Urbana não está ligada a significados simbólicos, mas é crescente e vincula-se às atividades cotidianas, de grande relevância e que devem ser reconhecidas. Há pouca diversidade de usos, mas nas proximidades de equipamentos importantes como igrejas, escolas, lojas, bairros e condomínios com maior densidade habitacional, verifica-se grande aumento nas apropriações de seus lugares públicos. Destaca-se que área de comércio popular, não projetada, é onde se verifica maior vitalidade urbana devido a maior diversidade dos estabelecimentos e proximidade entre eles.

A inserção de espaços de convívio público no contexto urbano e uma reposta positiva em relação à cidade foi abordada nos estudos de William Whyte, em 1980, e verificamos, a partir das informações obtidas no levantamento empírico, uma consonância com seu posicionamento, em nosso contexto. Sendo assim, acredita-se que a oferta de espaços públicos mais qualificados e com mobiliário adequado pode ampliar a apropriação dos espaços públicos, a diversidade de usuários, a interação social e assim incrementar a esfera de vida pública local. Atualmente, os estabelecimentos que oferecem mobiliário e espaços de permanência, mesmo que

improvisados, apresentam grande apropriação, portanto, a vitalidade urbana existe e pode ser ampliada.

Eugenio Queiroga (2012, p.227) defende que "é desejável oportunizar lugares públicos capazes de contribuir para que tais classes de renda [médio-baixa] não sejam apenas novos consumidores, mas protagonizem transformações qualitativas no avanço da cidadania brasileira".

Essas possibilidades aumentam quando consideramos o planejamento e ações mais adequadas à futura expansão local, promovendo oferta de outros espaços livres públicos, como praças vinculadas ao tecido urbano, ocupação de vazios urbanos, adensamento populacional e construtivo, diversidade de uso e ocupação do solo, infraestrutura adequada e melhores conexões entre bairros.

A forma urbana é decorrente da ação de diversos agentes, entre eles o poder público, os agentes privados (promotores de empreendimentos imobiliários) e a população, além de questões políticas e socioeconômicas e culturais. Sendo assim, não há fórmulas ou padrões que possam ser aplicados por planejadores e urbanistas no desenho das cidades, indiscriminadamente. A variedade de contextos existentes e a interferência desses contextos sobre a forma criada geram situações de não aplicabilidade de modelos pré-existentes.

Acredita-se que "o gesto do projeto não condiciona, mas sim possibilita novas vivências, assim como, pode inibir ou coibir a atividade pública" (RUPF, 2015). O desenho da cidade deveria ser resultado de processos efetivamente participativos, que dialogue com os agentes que atuam e vivenciam seus espaços, em consonância com demandas locais, de forma a potencializar as multiplicidades dos lugares públicos, reconhecendo estas como práticas democráticas. Assim, o desenho daria suporte às diversas ações que já ocorram no espaço, propiciaria novos modos de apropriação, pois é justamente na complexidade de atores e ações que reside a qualidade da vida pública.

REFERÊNCIAS

ASCHER, François. Metropolização e transformação dos centros das cidades. In: HUET, Bernard et al. **Os Centros das metrópoles**: reflexões e propostas para a cidade democrática do século XXI. São Paulo: Editora Terceiro Nome: Viva o Centro: Imprensa Oficial do Estado, 2001. p. 59 – 67.

ALEX, Sun. **Projeto da praça:** Convívio e exclusão no espaço público. São Paulo: 2ª edição, Editora SENAC, 2011.

ALEXANDER, Christopher, **A city is not a tree,** 1965. 50th anniversary edition. Sustasis Press, 2007.

ALEXANDER, Christopher et al**. A Pattern Language**: Towns, Buildings, Construction, 1977. Oxford University Press, 2018.

AMORIM FILHO, O. B. Origens, evolução e perspectivas dos estudos sobre as cidades médias. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias:** espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p.69-87.

AMORIM FILHO, O. B. Cidades médias do Brasil. **Revista Geografia e Ensino**, Belo Horizonte: IGC/UFMG, v. 3, n. 2, 1984.

AMORIM FILHO, O. B; SERRA, R. V. Evolução e perspectivas do papel das cidades médias no planejamento urbano e regional. In: ANDRADE, T.A; SERRA, R.V. (Org.). **Cidades médias brasileiras**. Rio de janeiro: IPEA, 2001.

ÂNGELO, Ana Rosa Machado de. **Histórias da cidade**: a movimentação das elites pelo território. Dissertação de mestrado apresentada ao Instituto de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2017.

ARENT, Hannah. **A condição humana** (1958). 5. ed. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 1991.

AZEVEDO, Ricardo J. C. O **Espaço público em cidades médias:** Análise da Dinâmica Socioespacial de Praças e Parques de Limeira-SP. Tese de doutorado. UNESP, 2013.

BENFATTI, Denio M.; QUEIROGA, Eugenio F.; SILVA, Jonathas M. P. Transformações da metrópole contemporânea: novas dinâmicas espaciais, esfera da vida pública e sistemas de espaços livres. **Revista Brasileira de Estudos Urbanos e Regionais**. São Paulo. V.12, n.1, p. 29-43, 2010.

BOTELHO, Adriano. "A cidade dispersa: uma nova escala da urbanização contemporânea". In REIS FILHO, Nestor G. (org.). **Sobre dispersão urbana**. São Paulo: Via das Artes/FAUUSP, 2009, p. 275-294.

BRASIL, Governo Federal. Lei nº 6.766, de 19 de dezembro de 1979. Disponível em: < http://www.planalto.gov.br/ccivil_03/leis/l6766.htm>. Acesso em 22 de maio de 2022.

BUSCH, Reinaldo Kuntz. **História de Limeira.** 1967. Sociedade pró-Memória de Limeira. 3ª edição, 2007.

CALDEIRA, Teresa Pires do Rio. **Cidade de muros:** Crime, Segregação e Cidade *em São Paulo.* Ed. São Paulo: Editora 34 Ltda. / Edusp – Editora da Universidade de São Paulo, 2000.

CAMPOS FILHO, Cândido Malta. **Reinvente seu bairro**: caminhos para você participar do planejamento de sua cidade. São Paulo: Ed.34 Ltda, 2003.

CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano**: 1. Artes de fazer (1980). Tradução de Ephraim Ferreira Alves. Petrópolis: Vozes, 1998.

CORRÊA, Roberto Lobato. **O espaço urbano**. São Paulo: Atica, 1989.

_____. **Construindo o conceito de cidade média**. In: SPOSITO, M E B. Cidades médias: espaços em transição. Expressão Popular: São Paulo, 2007. p. 23-34.

CULLEN, Gordon. **Paisagem urbana** (1961). Lisboa: Edições 70, 2009.

ELIAS, Denise. Agronegócio e novas regionalizações no Brasil. In: **Revista brasileira de estudos urbanos regionais**. v.13, n.2, 2011.

EMPLASA. **Diagnóstico Regional.** Plano de Desenvolvimento Urbano Integrado da Aglomeração Urbana de Piracicaba – PDUI, 2017.

FIRKOWSKI, O. L. C. F. **A industrialização recente do município de limeira em face do contexto industrial paulista**. Rio Claro, 1989. Dissertação de Mestrado apresentada à UNESP, 1989.

GEHL, Jan; SVARRE, Birgitte. **Vida nas cidades:** como estudar. 1.ed. São Paulo: perspectiva, 2018.

HABERMAS, Jürgen. **Mudança estrutural da esfera pública**: investigações quanto a uma categoria da sociedade burguesa (1962). Tradução de Flávio Kothe. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 1984.

HARVEY, David. Os rebeldes na rua: o Partido de Wall Street encontra sua nêmesis. In: HARVEY et al. **Occupy:** movimentos e protestos que tomaram as ruas. São Paulo: Boitempo: Carta maior, 2012. p. 57-64.

JACOBS, Jane. **Morte e vida de grandes cidades**. São Paulo: Martins Fontes, 2000.

KOHLSDORF, Maria Elaine. **A apreensão da forma da cidade**. Brasília: UNB, 1996.

KOHLER, Martin. Documenting social behavior. Photography and methods. In: BRUNS-BEREBTELG, J. et al. (Orgs). **HafenCity Hamburg**: Neue urbane Begegnungsorte zwischen Metropole und Nachbarschaft. Wien; New York: Springer, 2010.

LAMAS, José M. R. G. **Morfologia urbana e desenho da cidade** (1989). Porto: Fundação Calouste Gulbenkian, 2004.

LIMEIRA (SP), Prefeitura Municipal. **Memorial do Plano Diretor**. Limeira (SP): Secretaria de Planejamento e Urbanismo, 1998.

_____. **Memorial do Plano Diretor Territorial Ambiental**. Limeira (SP): Secretaria de Planejamento e Urbanismo, 2009.

_____. Lei Complementar nº 199 de 1996.

_____. Lei Complementar nº 212 de 1999.

_____. Lei Complementar nº 442 de 2009.

_____. Lei Complementar nº 649 de 2012

LYNCH, Kevin. **A imagem da cidade**. São Paulo, Martins Fontes, 2006.

_____. **A boa forma da cidade** (1981). Tradução de Jorge Manuel Costa Almeida e Pinho. Lisboa: Edições 70, 2007.

MANFREDINI, Eduardo Alberto. **Ações públicas e privadas na conformação da cidade:** estudo da dinâmica sócio-espacial de Limeira - SP, 1960 – 2000. Dissertação apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos, 2005.

_____. **A cidade em movimento**: dinâmica socioespacial em Limeira, SP. Urbe: Revista Brasileira de Gestão Urbana, vol. 1, núm. 2, julio-diciembre, 2009, pp. 163-178

_____. **História material e formação urbana**: A Dinâmica socioespacial de Limeira (SP) no século XIX. Tese de doutorado apresentada ao Programa de Pós-Graduação em Engenharia Urbana da Universidade Federal de São Carlos, 2010.

MACEDO, Silvio S. et al. **Os sistemas de espaços livres na constituição da forma urbana contemporânea no Brasil:** produção e apropriação - QUAPÁ-SEL II. Projeto temático de pesquisa coordenado pelo laboratório QUAPÁ da Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2012.

MENDONÇA, Eneida Maria Souza. **Apropriações do espaço público**: alguns conceitos. Estudos e Pesquisas em Psicologia. Volume 7, n.2, Rio de Janeiro, dez. 2007.

NETTO, Vinicius M. A urbanidade como devir urbano. In: AGUIAR, Douglas; NETTO, Vinicius M. (Orgs.). **Urbanidades.** Rio de Janeiro: FAPERG; Folio digital. 2012. p.33-59.

OTERO, Estevam Vanale. **Reestruturação urbana em cidades médias paulistas**: a cidade como negócio. Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 201

PASTERNAK, Suzana (Org.); BOGUS, Lúcia Maria Machado (Org.). **Como Anda São Paulo**. 2. ed. Rio de Janeiro: Letra Capital: Observatório das Metrópoles, 2009.

QUEIROGA, Eugenio F. **A megalópole e a praça**: o espaço entre a razão de dominação e a ação comunicativa. 2001. 203 p. Tese (Doutorado em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2001.

_____. **Dimensões públicas do espaço contemporâneo**: resistências e transformações de territórios, paisagens e lugares urbanos brasileiros. 2012. 284 p. Tese (Livre Docência em Arquitetura e Urbanismo) - Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2012.

QUEIROZ, Alessandra Natali. **Limeira**: Produção da Cidade e do seu Tecido Urbano. Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2007.

_____. A via Rio Claro e a produção da cidade de Limeira. In: **Revista Risco** n.13. Instituto de Arquitetura e Urbanismo de São Carlos. Primeiro semestre, 2011.

_____. **Parque agroambiental em quadrilátero do interior paulista.** Tese de doutorado apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2012

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Notas sobre urbanização dispersa e novas formas de tecido urbano**. São Paulo: Via das Artes, 2006.

RODRIGUES, Adriana Alves. Redes sociais e manifestações: mediação e reconfiguração na esfera pública. In: SOUSA, Cidoval Morais; SOUZA, Arão de Azevêdo. **Jornadas de junho**: repercussões e leituras. Campina Grande: EDUEPB, 2013.

ROLNIK, Raquel. Apresentação - As vozes das ruas: as revoltas de junho e suas interpretações. In: MARICATO, Ermínia et al. **Cidades rebeldes** [recurso eletrônico]: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

ROSSI, Aldo. **A arquitetura da cidade** (1966). São Paulo: Martins Fontes, 2001.

RUPF, Lilian Dazzi Braga. **Lugares públicos**: a dimensão cotidiana no centro de São Paulo. Dissertação apresentada à Faculdade de Arquitetura e Urbanismo da Universidade de São Paulo, 2015.

RUPF, Lilian; QUEIROGA, Eugenio. Lugares públicos como potencialidades: uma leitura urbana do centro histórico de São Paulo. In: **Paisagem e Ambiente**: Ensaios, n. 35, São Paulo, p. 139-159, 2015.

SÃO PAULO, Governo do Estado. Lei Complementar nº 1.360, de 24 de agosto de 2021. Disponível em <https://www.al.sp.gov.br/repositorio/legislacao/lei.complementar/2021/lei.complementar-1360-24.08.2021.html>. Acesso em 22 de maio de 2022.

SANTOS, Milton. **A urbanização brasileira**. 5. ed., São Paulo: EDUSP, 2009.

_____. **Espaço e método**. 5. ed., São Paulo: EDUSP, 2014a.

_____. **Metamorfoses do espaço habitado:** fundamentos teórico e metodológico da geografia. 6. ed., São Paulo: EDUSP, 2014b.

_____. **A natureza do espaço**: Tempo e técnica, razão e emoção. 4. ed., São Paulo: EDUSP, 2017.

_____. **O espaço da cidadania e outras reflexões**. 2. ed., Brasília: Fundação Ulysses Guimarães, 2013.

SAKAMOTO, Leonardo. Em São Paulo, o Facebook e o Twitter foram às ruas. In: MARICATO, Ermínia et al. **Cidades rebeldes** [recurso eletrônico]: Passe Livre e as manifestações que tomaram as ruas do Brasil. São Paulo: Boitempo; Carta Maior, 2013.

SENNETT, Richard. **O declínio do homem público**: as tiranias da intimidade (1974). Tradução Lygia Araújo Watanabe. São Paulo: Companhia das Letras, 1998.

SPOSITO, M. E. B. (*et al*). O estudo das cidades médias brasileiras: uma proposta metodológica. In: SPOSITO, M. E. B. (Org.). **Cidades médias**: espaços em transição. São Paulo: Expressão Popular, 2007. p. 35-68.

_____. Desafios para o estudo das cidades médias *In*: SEMINÁRIO INTERNACIONAL DE LA RED IBEROAMERICANA DE INVESTIGADORES SOBRE GLOBALIZACIÓN Y TERRITÓRIO, 11, 2010, Mendoza. **Anais.** Mendoza: UNCUYO - Universidad de Cuyo, 2010. p. 01-18.

_____. **O chão em pedaços**: Urbanização, economia e cidades no Estado de São Paulo. Presidente Prudente, 2004. Tese apresentada à Faculdade de Ciências e tecnologia da Universidade estadual Paulista, Campus Presidente, com vistas à realização de concurso de Livre Docência, 2004.

SILVA, Andresa Lourenço. Breve discussão sobre o conceito de cidade média. In: Geoingá: **Revista do Programa de Pós-Graduação em Geografia**. v.5, n.1. Maringá. 2013. p. 58-76.

SOUZA, Conrado Blanco. **Sistema de espaços livres em Sorocaba**: O caso do Córrego Itanguá. Trabalho Final de Graduação. FAUUSP, 2011.

SOUZA, Maria Adélia Aparecida de. **Conexões geográficas:** um ensaio metodológico (Uma versão ainda preliminar). Boletim Paulista de Geografia, São Paulo, n. 71, p. 113-127, 1992.

_____. **A identidade da metrópole:** a verticalização em São Paulo. São Paulo: Hucitec/Edusp, 1994.

VILLAÇA, Flávio. **Espaço intra-urbano no Brasil**. 2. ed. São Paulo: Studio Nobel; FAPESP; Lincoln Institute, 2001.

WHYTE, William H. **The social life of small urban spaces** (1980). New York: Project for Public Spaces, 2001.