



CENTRO VIVO

REVITALIZAÇÃO EM ESCALAS
NO CENTRO DE JUNDIAÍ



CENTRO VIVO

REVITALIZAÇÃO EM ESCALAS
NO CENTRO DE JUNDIAÍ

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE ARQUITETURA E URBANISMO

TRABALHO DE FINAL DE GRADUAÇÃO

GUILHERME ARAUJO PERES

ORIENTADOR: PROF. RENATO CYMBALISTA

SÃO PAULO, DEZEMBRO DE 2017



AGRADECIMENTOS

Aos meus pais, Dalton e Regina, pelo apoio e suporte desde sempre, nas madrugadas de trabalho ou viagens até a faculdade. Sem a base que vocês construíram em mim, nada do que conquistei seria possível.

Ao Rodrigo, por estar ao meu lado, confiando mais em mim do que eu mesmo, incentivando minhas ideias e cortando aquelas que eram muito malucas, me dando força pra continuar quando tudo parecia não dar certo, e por fazer isso tudo com o melhor sorriso e os melhores abraços.

Ao Renato, agradeço pela paciência com as ideias, as mudanças, os emails e mensagens e as conversas, mas principalmente por conseguir me guiar nesse trabalho.

A Daniela da Câmara, pela conversa e discussão sobre o tema, pelas ideias compartilhadas e por aceitar compor minha banca de avaliação.

À prof. Raquel Rolnik, por ajudar no desenvolvimento desse trabalho.

Ao prof. Jorge Bassani, agradeço por aceitar participar da banca de avaliação.

A todos os meus amigos da FAU, Larissa, Yasmin, Renata, Marina, Flávia, Juliana, Eduardo, e todos os demais, sem os quais essa jornada não teria sido tão boa quanto foi.

A todos os amigos que de alguma forma me ajudaram, mesmo que me ouvindo reclamar.

A todos os meus familiares, de quem sempre recebi grande incentivo e apoio.

Muito obrigado!



SUMÁRIO

13	INTRODUÇÃO
15	<i>CAMINHABILIDADE</i> E OS ESPAÇOS VIVOS
23	O CENTRO DE JUNDIAÍ
41	CENTRO EM MOVIMENTO
47	CENTRO OCUPADO
51	PROJETO EM ESCALAS
75	CONCLUSÃO
77	BIBLIOGRAFIA
81	ANEXO



INTRODUÇÃO

O presente trabalho busca uma reflexão acerca do espaço da cidade e sobre a forma como ele é ocupado pelos pedestres, além de explorar as possibilidades de ocupação, em diversas intervenções.

A ideia de cidade, sua forma, seu desenho e desenvolvimento tem se alterado ao longo dos anos. A ascensão do automóvel, atrelada ao pensamento urbanístico modernista fez com que as cidades crescessem criando espaços de circulação para os carros, valorizando as autoestradas, ruas e avenidas, afastando as construções e tirando os pedestres das ruas, reduzindo os espaços a eles destinados, e desvalorizando suas caminhadas.

Nos últimos anos, essa visão tem se alterado e as pessoas tem, pouco a pouco, ocupado os diferentes espaços públicos e as ruas se tornaram um importante ponto de interação e relação entre os cidadãos. As grandes cidades têm passado por essas transformações, e os grandes centros urbanos têm sido pioneiros nas definições dessas ações.

Jundiáí, apesar de ser uma cidade de menor porte, e não se caracterizar como um grande centro urbano, ganha relevância ao trazer esse assunto para a discussão com a população, e implementar projetos que valorizam a figura do pedestre na área central da cidade.

Tomando partido dessa ideia inicial desenvolvida pela Prefeitura do Município de Jundiáí, o trabalho busca entender, discutir e complementar essas ideias acerca da região central do município.

O centro de Jundiáí é uma área muito importante para o desenvolvimento da cidade. No início de sua formação, foi o ponto em que se estabeleceram os primeiros moradores, e foi desse ponto que Jundiáí cresceu e se desenvolveu. Com o passar dos anos, muito foi modificado, porém a importância que a área carrega se manteve. Hoje é uma das mais importantes e fortes centralidades, com um número grande de estabelecimentos comerciais, além de sua importância histórica, com edifícios que marcam a história de Jundiáí.

Toda a relevância expressa pela área central se reflete no número de usuários do espaço. Isso faz com que a quantidade de pedestres, assim como automóveis, seja muito grande na região.

Buscando melhorar e valorizar a relação do pedestre com o espaço da rua, novas ideias em que a dimensão humana seja o condutor central, tendem a proporcionar um melhor uso e aproveitamento do espaço.

É seguindo essa proposta de revalorizar a área central, trazendo todo seu potencial urbanístico e *caminhável*, que as ideias presentes nesse trabalho tendem a modificar o centro de Jundiáí, e transformá-lo num espaço de diferentes possibilidades.

Imagem 1/pág. 12: Inauguração do *parklet* da Rua do Rosário, em Jundiáí (<http://tudo-em-cima.blogspot.com.br/2015/07/jundiai-ganha-seu-primeiro-parklet.html>)



CAMINHABILIDADE E OS ESPAÇOS VIVOS

Apesar de se tratar de um tema mais recente, especialmente dentro do Brasil, a presença dos pedestres nos espaços das cidades tem se destacado como alvo de ampla discussão. E essa discussão se dá por uma contínua mudança de pensamento, não só dos urbanistas e dos grandes pensadores das cidades, mas por parte dos pedestres e dos usuários dos espaços públicos.

Ao longo dos últimos anos, o modelo ideal para uma vida feliz e saudável seguia o *American way of life*, e se dava com uma grande casa de subúrbio, que se afastava dos centros urbanos e se restringia a uma área habitacional. Automóveis eram essenciais, e não apenas facilitadores de transporte, já que as jornadas ‘casa-trabalho’ ou ‘casa-escola’ eram longas e tomavam várias horas do dia. Famosas séries de TV dos anos 80, especialmente nos Estados Unidos, retratavam essa família, e ajudavam a criar o estereótipo de felicidade.

Arelada a isso, a ideia modernista de urbanismo valorizava os edifícios distantes e soltos no espaço, criava grandes áreas ao redor deles, impossibilitando uma caminhada agradável, cortava o espaço com grandes ruas e avenidas, e restringia os habitantes no interior do seu espaço edificado, distanciando-os dos espaços públicos e das ruas.

O crescente uso e a dependência do automóvel fez com que estes se apoderassem do espaço, e os pedestres fossem restritos às calçadas cada vez menores e menos seguras, em favorecimento do veículo, que precisa circular.

Ainda hoje, grandes obras de engenharia e grandes mudanças urbanísticas são feitas em prol da circulação dos automóveis, e em detrimento do pedestre.

Isso faz com que estes sejam desvalorizados e, repetidamente, a escala humana é desprezada.

E esses parâmetros são os balizadores que guiam a construção e o desenvolvimento das cidades. Mesmo nos grandes centros urbanos e nas áreas mais densas da cidade, o espaço do pedestre se restringe e se estreita para abrir espaço para o automóvel.

No Brasil, o automóvel ainda é extremamente valorizado, possuindo uma frota de mais de 51 milhões de automóveis¹, segundo IBGE, o que resulta numa média de um automóvel para cada 4 habitantes. Juntando este dado com a precariedade do transporte público, fica claro o motivo para as políticas públicas terem seu foco mais específico. Apesar disso, algumas mudanças começam a aparecer e ganhar força, mas caminham lentamente quando comparadas com Estados Unidos e países da Europa.

Nos Estados Unidos, a crescente demanda da população fez com que as cidades se adaptassem aos pedestres que buscavam viver o espaço público. Segundo Jeff Speck, grande parte dessa demanda surgiu com a geração Y (aqueles nascidos do início da década de 80, até meados da década de 90), que procura uma cultura de pedestres, com ruas vibrantes e vivas. Na verdade, Speck mostra que o número de quilômetros dirigidos por norte-americanos,

na faixa dos vinte anos, caiu de 20,8 para 13,7, desde o final dos anos 90², e completa que esses jovens não “veem o carro como despesa necessária ou fonte de liberdade pessoal”, já que para este “não possuir carro e casa é visto como um caminho para maior flexibilidade”³.

Assim, na tentativa de responder as crescentes demandas desses jovens profissionais, as cidades norte-americanas têm procurado se adaptar às questões de *caminhabilidade* e melhorar as possibilidades de uso do espaço pelos pedestres.

Nova York pode ser considerado um dos grandes exemplos de transformação de cidade. Entre 2007 e 2013, durante a gestão municipal de Michael Bloomberg, e

sob comando da Secretária de Transportes Sadik-Khan, a grande metrópole criou cerca de 650 quilômetros de ciclovias, além de recuperar e adequar o espaço onde foram construídas 60 praças⁴, incluindo a transformação da Times Square, que até hoje é um exemplo de intervenção em favorecimento do pedestre. Como evidenciado nas imagens, a transformação se deu de forma mínima: utilização de vasos para fechamento das ruas, implantação de mobiliários para uso dos pedestres e pintura do piso, e o local que já era destino para turistas (e mesmo habitantes), passou a ser mais convidativo e mais atraente.

E como Speck deixa claro em sua abordagem, pedestres se atraem por lugares fáceis de chegar, mas que valem



a pena ir, e essa transformação fez com que diferentes pontos de Nova York se tornassem atrativos, não só para turistas, mas para a população local, refletindo o que a geração Y busca ao se estabelecer em certa localidade: espaços vibrantes e cheios de vida.

Porém as propostas intensamente aplicadas em Nova York, no final dos anos 2000, já eram realidade em algumas cidades europeias pioneiras na qualidade de caminhar e vivenciar a cidade.

Copenhague foi uma das primeiras cidades a pensar a relação entre automóveis e pedestres na área central. Ainda nos anos 60, Stroget, uma das principais ruas da cidade, foi convertida em rua de pedestres, alcançando resultados rápidos, com um aumento de 35% do número de pedestres em seu primeiro ano⁵.

Com a contínua criação de espaços vivos na cidade, entre 1962 (ano da transformação da rua Stroget em rua de pedestres) até 2005, Copenhague aumentou sete vezes a área destinada a pedestres e ciclistas, saindo de 15.000m² para 100.000m², transformando a cidade num paraíso urbanístico, formado pelo conjunto de uma população consciente e um espaço que permite caminhar e permanecer⁶.

Outras experiências de cidades têm refletido os resultados das pequenas intervenções, que buscam humanizar o espaço e possibilitar o uso coletivo. Jan Gehl, em "*Cities for People*", ressalta o que ele chama de dimensão humana.



Quando fazemos um projeto de arquitetura, ou mesmo um projeto de interiores ou mobiliário, a dimensão humana é parte decisiva do projeto, através da ergonomia, fator determinante nas decisões. E porque não temos o mesmo cuidado quando projetamos um espaço urbano?

Segundo Jan Gehl, são várias décadas de descaso com a pessoa no espaço da cidade⁷. O urbanismo modernista, aliado com a ascensão do automóvel guiou as intervenções urbanísticas e todas as suas formas e decisões. Já em 1961, Jane Jacobs pontuava essas questões, em "*Morte e Vida das Grandes Cidades*", mostrando que essas duas ações afastariam o indivíduo do espaço urbano, criando cidades sem vida.

E estas guiaram as condições das cidades nos anos seguintes. Os modernistas negavam as cidades e seus espaços vivos, focando somente nos edifícios, o que culminou em uma forte expansão dos veículos, e afastou as pessoas das ruas.

Muitas pessoas, por suas atividades diárias, são forçadas a usar o espaço urbano, porém surge uma competição que diminui a situação do pedestre, com o aumento dos automóveis, já que são empurrados contra fachadas de edifícios, em calçadas minúsculas, estreitadas com veículos estacionados, postes, lixeiras, placas e mais todas as pessoas também caminhando.

Felizmente, os estudos buscando melhores condições para os pedestres continuaram seu desenvolvimento, desde Jane Jacobs, e tem crescido nos anos recentes, aplicando as ideias e intervenções pelas cidades.

URBANISMO CAMINHÁVEL

Os termos *caminhabilidade* e urbanismo *caminhável* surgiram de uma perspectiva urbana mais atual, que leva em consideração os pedestres e reflete sobre suas necessidades e sensações ao experimentar o espaço.

E o que faz uma caminhada?

Quando se toma a decisão de caminhar em certo local, essa escolha vai além do andar, mas se relaciona com a experimentação do espaço. A escolha de um caminho, em

detrimento de outro, se baseia na leitura do espaço e na experiência que esse espaço pode proporcionar.

Logo, isso reflete nos conceitos de *caminhabilidade*, que não visam a produção de espaços unicamente confortáveis, mas sim refletem critérios de criação de uma caminhada que seja, segundo Jeff Speck, proveitosa, segura, confortável e interessante⁸.

“Cada uma delas é essencial, mas não é suficiente quando isolada. Proveitosa significa que a maior parte dos aspectos da vida cotidiana está por perto e são organizados de tal modo que uma caminhada atenda às necessidades do morador. Segura significa que a rua foi projetada para dar aos pedestres uma chance contra acidentes com automóveis: os pedestres não têm apenas que estar seguros; precisam se sentir seguros, condição ainda mais difícil de atender. Confortável significa que edifícios e paisagem conformam as ruas como “salas de estar ao ar livre”, em contraste com os imensos espaços abertos que, geralmente, não conseguem atrair pedestres. Interessante significa que as calçadas são ladeadas por edifícios singulares, agradáveis e com fartura de sinais de humanidade.” (SPECK, 2016, p.20)

A *caminhabilidade* torna-se a solução simples para diversos problemas repetidos nas cidades, e resulta da busca por um urbanismo que reflita as necessidades de uma sociedade formada, não somente por carros, mas por



pedestres, os quais também tem seu direito ao espaço da cidade.

URBANISMO TÁTICO

Laura Pfeifer, em "*Planner's Guide to Tactical Urbanism*", define urbanismo tático como intervenções temporárias e de baixo custo que buscam aprimorar os espaços da cidade⁹. O termo passou a ser aplicado por um grupo de urbanistas ao se referir a intervenções temporárias e de pequena escala, mas que podem inspirar mudanças

permanentes.

Entre as características do urbanismo tático estão a abordagem em fases, o planejamento baseado no local, o curto prazo atrelado a expectativas realísticas, o baixo risco com possibilidade de grandes recompensas e o incentivo ao envolvimento da população local. E seus efeitos envolvem impulsionar a economia local, melhorar a qualidade do espaço para os pedestres e promover a sociabilidade¹⁰.

Apesar de ser pensado como algo que parte da população, urbanistas tem cada vez mais visto a relevância

e importância que projetos temporários e com baixo custo têm para responder questões locais e proporcionar mudanças significativas nos espaços das cidades, e em seus usos. O tático permite que o usuário tenha a experiência do local, antes de uma intervenção permanente, e possibilita a leitura dos impactos positivos e negativos daquela intervenção. E com os resultados positivos que se multiplicam da aplicação de técnicas de urbanismo tático, mais crescem as possibilidades dessa aplicação nos espaços.

O crescimento das ideias de urbanismos tático e *caminhável* tem refletido o crescente desejo da população, de fazer parte da tomada de decisões que definem os espaços que elas vivenciam. O espaço público é parte crucial na criação de uma cidade viva e habitável, e a maneira tradicional de se pensar urbanismo e de fazer as cidades, com uma equipe profissional que estabelece ações de longo prazo e impossibilita a criação de oportunidades para os cidadãos, está perdendo força quando aplicado em escalas menores, e os governos locais precisam identificar essas mudanças na forma de pensar e agir, e permitir sua implementação, com o objetivo de elevar a qualidade de vida dos cidadãos.

transportes-de-nova-iorque-lidera-a-revolucao-urbana-em-bogota

⁵ Gehl, 2010, p. 13.

⁶ Idem.

⁷ Gehl, 2010, p. 03

⁸ Speck, 2016, p. 20.

⁹ Pfeifer, 2013, p. 04.

¹⁰ Idem.

Imagem 2/pág. 14: Intervenções por WalkDenver, feitas em Denver, EUA (<http://www.walkdenver.org/walkdenver-announces-vision-to-make-denver-the-most-walkable-city-in-the-country/>)

Imagens 3 e 4/pág. 16: Antes e depois de intervenção urbanística e qualificação para pedestres na Times Square, em Nova York (<http://wricidades.org/conteudo/vencedoras-do-concurso-3-esta%C3%A7%C3%B5es-conhecem-boas-pr%C3%A1ticas-de-desenho-urbano-em-nova-york>)

Imagem 5/pág. 17: Zona exclusiva para pedestres em Copenhague (<http://thecityfixbrasil.com/2015/04/08/nossa-cidade-cinco-exemplos-de-caminhabilidade/>)

Imagem 6/pág. 19: Nicollet Mall em Minneapolis (<http://www.rioonwatch.org/?p=37950>)

Imagem 7/pág. 21: Intervenção em Santana, São Paulo, realizada pelo ITDP Brasil (<https://helenadegreas.wordpress.com/2017/09/22/intervencao-sera-apresentada-na-bienal-de-arquitetura-urbanismo-tatico/>)

¹ <https://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.php>

² Speck, 2016, p. 29.

³ Idem.

⁴ Números em: <http://www.archdaily.com.br/br/867279/ex-secretaria-de->





O CENTRO DE JUNDIAÍ

A cidade de Jundiaí foi fundada, segundo a história oficial, em 1615¹¹, quando Rafael de Oliveira e Petronilha Antunes chegaram no local e se estabeleceram numa região de topo, onde iniciou-se o povoamento, se tornando uma área bastante importante.

Sendo proclamada vila, foi onde se instalou o pelourinho. Antônio de Queirós Teles, o Barão de Jundiaí, tinha ali o seu solar. Também ali foi construída a primeira igreja da cidade, e onde o primeiro edifício da Prefeitura do Município de Jundiaí foi instalado.

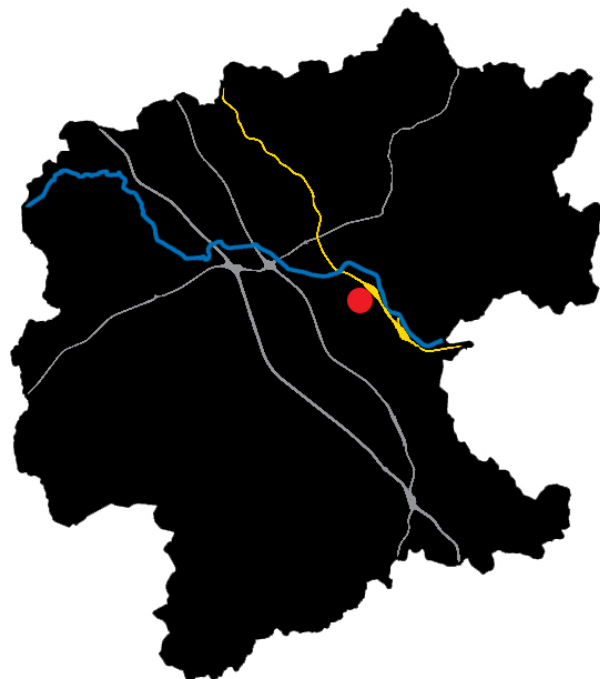
A região Centro de Jundiaí manteve seu caráter de centralidade, com o passar dos anos. Pouco a pouco, a história foi sendo mascarada pelos novos usos instalados e, apesar de ainda ser parte importante da região, hoje a história se mistura com fachadas e vitrines.

O comércio que se estabeleceu na região criou seu pólo mais forte, com diversos estabelecimentos dedicados a atrair o público de modo geral, mas tendo força mais expressiva nas faixas de renda mais baixa da população, e atraindo pessoas da própria cidade e de cidades do entorno imediato.

O centro tem localização privilegiada na cidade, se estabelecendo na Bacia do Rio Jundiaí, próximo ao Rio Guapeva, e ao lado da ferrovia.

¹¹ Informação em <https://www.jundiai.sp.gov.br/a-cidade/historia/>

Imagem 8/pág. 22: Rua Barão de Jundiaí, na área central da cidade (Acervo



pessoal)

Imagem 9/pág. 23: Mapa de localização do centro, em Jundiaí, marcado pelo círculo vermelho, com destaque para rodovias, ferrovia e Rio Jundiaí (imagem produzida pelo autor)

O CENTRO DE JUNDIAÍ

USO DO SOLO TOPOGRAFIA INCLINAÇÃO DAS VIAS ARBORIZAÇÃO DIA NOITE PÚBLICOxPRIVADO FLUXO DE VEÍCULOS



Uso comercial



Uso residencial



Uso misto



Uso institucional e equipamentos



Áreas verdes

0 25 125 250



O mapa de uso do solo consegue mostrar a importância da região central como polo comercial e de serviços, dando-lhe o caráter de centralidade, com força para atrair pessoas também de cidades vizinhas, que podem utilizar o serviço de ônibus intermunicipais com possibilidade de embarque e desembarque na Praça Rui Barbosa*.

Todo o eixo das três praças - Praça Rui Barbosa, Praça Governador Pedro de Toledo e Largo do São Bento - é quase exclusivamente comercial, excetuando-se um número pequeno de lotes. O número de habitações é pequeno nesse eixo, porém vai aumentando conforme se distancia dele. A área mais central possui um número de habitantes muito pequeno, o que reforça a sensação de insegurança fora dos horários comerciais, já que os "olhos para a rua" não existem.

Destaca-se também a concentração de equipamentos públicos: hospitais, escolas, centro culturais, museus, teatro e bibliotecas, além de usos institucionais, como Câmara dos Vereadores, diversas secretarias e órgãos públicos, o Fórum e o Palácio da Justiça.

Grande parte desses equipamentos ocupam edifícios de grande valor histórico da cidade, e geralmente são ladeados por áreas verdes e arborizadas, criando

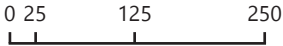
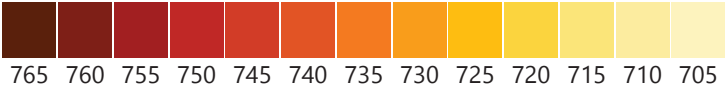
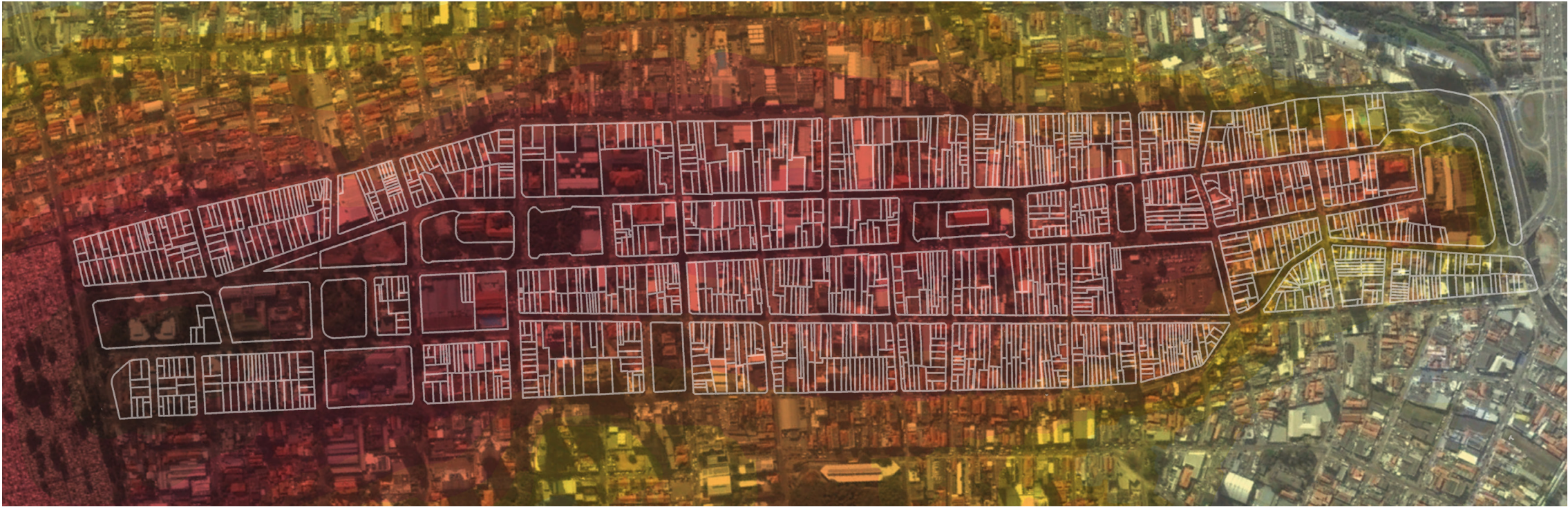
um ambiente confortável e atrativo para pedestres e valorizando a história da cidade, já tão presente na área central.

* Para localização de ruas e praças, ver Anexo - Glossário de ruas

Mapa 1/pág. 24: Mapa produzido pelo autor / Imagem Google Earth / Informações baseadas em Relatório Final do Projeto Urbanismo Caminhável

O CENTRO DE JUNDIAÍ

USO DO SOLO TOPOGRAFIA INCLINAÇÃO DAS VIAS ARBORIZAÇÃO DIA NOITE PÚBLICOxPRIVADO FLUXO DE VEÍCULOS



A área central de Jundiaí se desenvolveu a partir do espigão entre os rios Jundiaí e Guapeva e faz parte da Bacia do Rio Jundiaí. O mapa que retrata a topografia da região mostra esse desnível em relação a cota por onde passa o rio e a cota máxima do centro, 695m e 765m, respectivamente, com uma diferença de 70m entre as cotas.

A formação das vilas e cidades antiga se dava com a presença da igreja nos pontos mais altos. Vemos que o mesmo ocorreu em Jundiaí, com a área escolhida para fundação da cidade, e a partir da qual ela cresceu, em uma área em aclive, com pontos mais altos que seu entorno.

Ao mesmo tempo, a direção SE-NO, que corresponde a direção paralela ao eixo das três praças, se caracteriza, segundo essa leitura do espaço, como um percurso menos acidentado, sendo imperceptíveis, durante uma caminhada, aclives ou declives.

Mapa 2/pág. 26: Mapa produzido pelo autor / Imagem Google Earth
/ Informações baseadas em Relatório Final do Projeto Urbanismo
Caminhável

O CENTRO DE JUNDIAÍ

USO DO SOLO TOPOGRAFIA INCLINAÇÃO DAS VIAS ARBORIZAÇÃO DIA NOITE PÚBLICOxPRIVADO FLUXO DE VEÍCULOS



- Plano (declive 0 a 3%)
- Declive 3% a 8,33%
- Declive 8,33% a 10%
- Declive 10% a 15%
- Declive >15%

0 25 125 250



Continuando a análise de topografia, o mapa retrata a inclinação dos aclives, em porcentagem, em cada uma das vias.

Combinado com a análise do mapa anterior, podemos concluir, como já analisado, que as vias em sentido SE-NO são consideravelmente planas, com pequenos trechos de leves aclives.

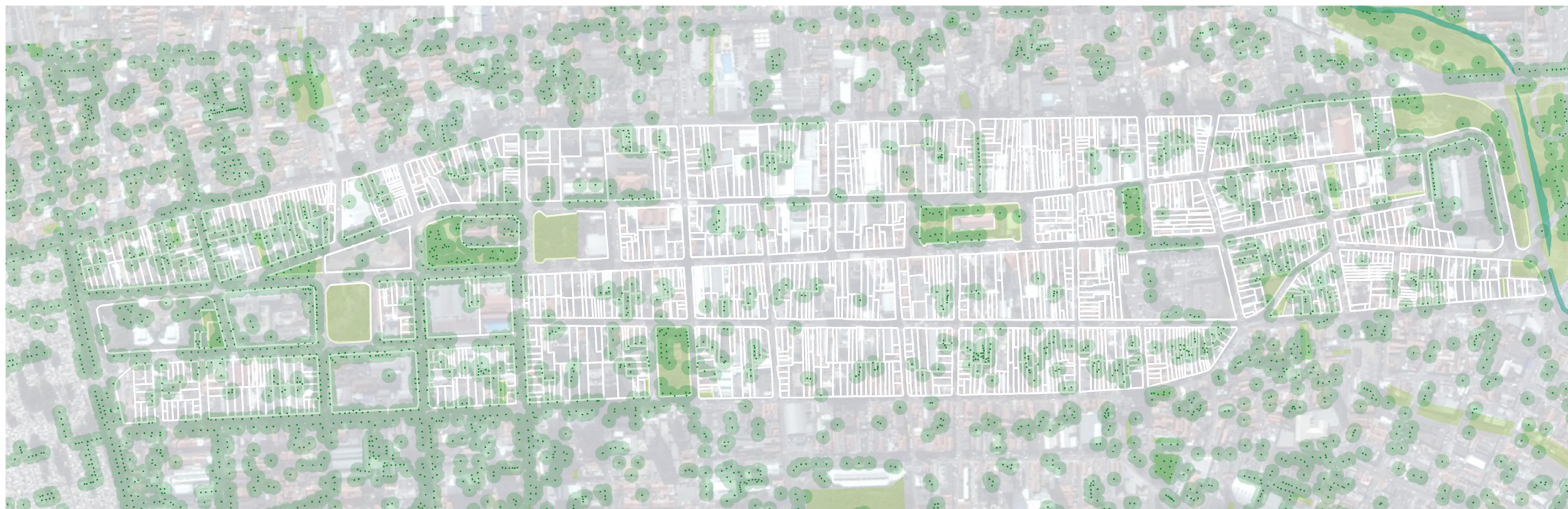
Ao Norte e ao Sul temos as duas áreas com os aclives mais acentuados, o que pode indicar uma presença menor de pedestres nesses trechos.

O mapa também é importante para analisar possíveis rotas que possam ser traçadas, tanto pensando nos pedestres e no caminhar, mas também rotas de ciclovias que podem passar por diferentes pontos da área central.

Mapa 3/pág. 28: Mapa produzido pelo autor / Imagem Google Earth
/ Informações baseadas em Relatório Final do Projeto Urbanismo
Caminhável

O CENTRO DE JUNDIAÍ

USO DO SOLO TOPOGRAFIA INCLINAÇÃO DAS VIAS ARBORIZAÇÃO DIA NOITE PÚBLICOxPRIVADO FLUXO DE VEÍCULOS



Árvores



Áreas verdes

0 25 125 250



Um dos pontos cruciais para um projeto visando o pedestre, as árvores e vegetação são de extrema importância para regulação térmica, além do sombreamento proporcionado por elas, que melhora a sensação do usuário do espaço.

Pelo mapa podemos notar que a região central de Jundiaí é bem arborizada, com uma atenção especial à região a Noroeste, que abrange a Rua Anchieta e algumas transversais, que são áreas com uma forte arborização.

Por outro lado, na área que conta com maior número de pedestres, abrangendo a Rua do Rosário e a Rua Barão de Jundiaí, no eixo das três praças, é a área com menor número de árvores do entorno.

Muitos dos espaços mais arborizados são os que circundam or permeiam edifícios públicos, de equipamentos, como escolas, igrejas, e instituições públicas.

Mapa 4/pág. 30: Mapa produzido pelo autor / Imagem Google Earth
/ Informações baseadas em Relatório Final do Projeto Urbanismo
Caminhável

O CENTRO DE JUNDIAÍ

USO DO SOLO TOPOGRAFIA INCLINAÇÃO DAS VIAS ARBORIZAÇÃO **DIA** NOITE PÚBLICOxPRIVADO FLUXO DE VEÍCULOS



 Locais com funcionamento no período diurno

0 25 125 250



Analisando o mapa de dinâmica urbana, que nos mostra todos os locais que funcionam durante o dia, vemos que quase todos os estabelecimentos estão em funcionamento nesse período.

Vale ressaltar que as habitações não estão marcadas, já que não possuem “horário de funcionamento”, e nesse caso não faria sentido entrar nessa avaliação.

Excluindo-se essas, quase a totalidade dos edifícios de comércio e serviços, além de todos os equipamentos, tem seu horário de funcionamento durante o dia.

Por essa razão, também, o período diurno é o que recebe o maior número de pessoas e pedestres.

Mapa 5/pág. 32: Mapa produzido pelo autor / Imagem Google Earth
/ Informações baseadas em Relatório Final do Projeto Urbanismo
Caminhável

O CENTRO DE JUNDIAÍ

USO DO SOLO TOPOGRAFIA INCLINAÇÃO DAS VIAS ARBORIZAÇÃO DIA **NOITE** PÚBLICOxPRIVADO FLUXO DE VEÍCULOS



 Locais com funcionamento no período noturno

0 25 125 250



Quando analisada a dinâmica urbana, no período noturno, vemos a drástica mudança em relação ao último mapa. Toda a área mais central (entre as ruas Barão de Jundiá e do Rosário) que durante o dia está em pleno funcionamento, encontra-se agora fechada.

Os edifícios culturais públicos são os que possuem seu funcionamento estendido até o horário noturno, como museus, teatros, escolas e igrejas, além de alguns poucos estabelecimentos comerciais e de serviços.

Essa dinâmica de funcionamento dos espaços possibilita retratar uma questão bem característica dessa área central de Jundiá: a diferença da experiência do espaço visitado durante o dia e visitado a noite.

No período noturno, existe uma sensação de insegurança constante, já que os “olhos para a rua”, como ressalta Jane Jacobs, são inexistentes.

Essa dinâmica é modificada por um período do ano, quando o centro tem horário de funcionamento prolongado durante o mês de dezembro, visando as vendas para as festas de fim de ano.

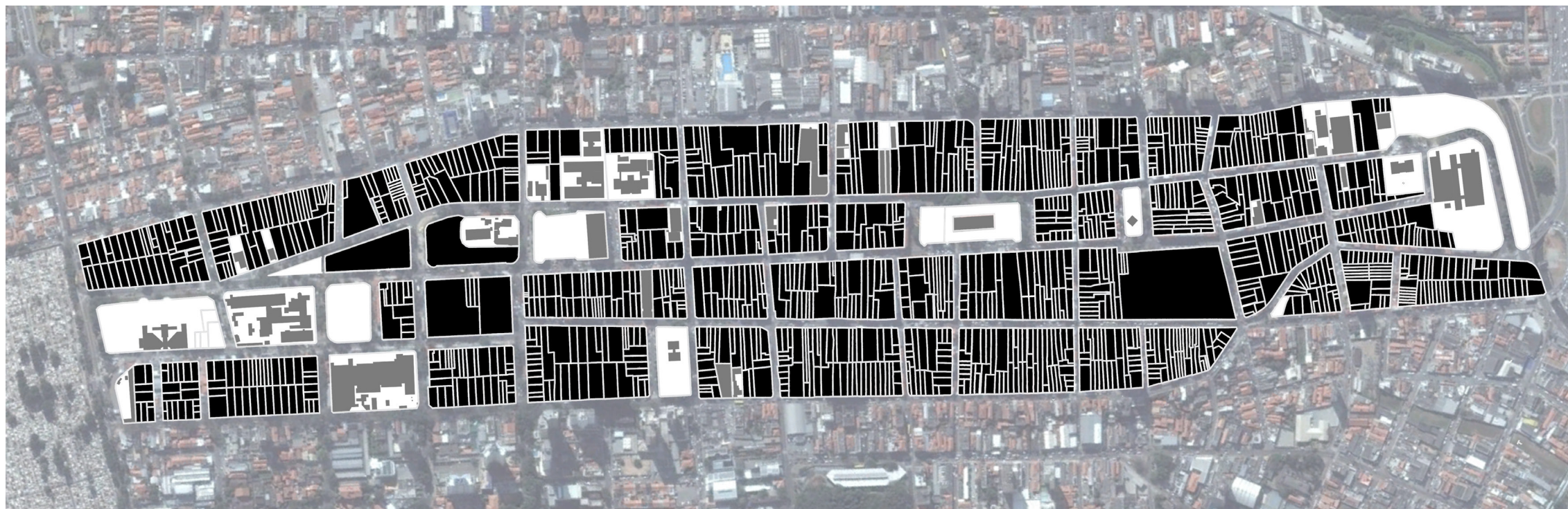
Excetuando-se esse momento específico, o centro permanece majoritariamente fechado durante a noite e fim de semana, fora do horário comercial, retirando do espaço

a sensação de segurança e transformando-o, de um espaço vivo e cheio de pessoas, para um espaço pouco ocupado e utilizado.

Mapa 6/pág. 34: Mapa produzido pelo autor / Imagem Google Earth / Informações baseadas em Relatório Final do Projeto Urbanismo Caminhável

O CENTRO DE JUNDIAÍ

USO DO SOLO TOPOGRAFIA INCLINAÇÃO DAS VIAS ARBORIZAÇÃO DIA NOITE PÚBLICOxPRIVADO FLUXO DE VEÍCULOS



Edificações privadas



Edificações de uso público



Áreas públicas não edificadas

0 25 125 250



O mapa público x privado mostra a forma como o espaço é diversificado na área central. Apesar da sua maior parte ser de edifícios privados, comerciais e de serviços, a área é também fortemente abastecida de equipamentos, tendo maior força em alguns pontos concentrados.

Na área a Sudeste, temos uma concentração de equipamentos culturais: centro cultural, teatro, museu, além de escola e a Câmara de Vereadores.

No oposto, em sentido Noroeste, temos muitos equipamentos de saúde, com hospitais públicos, além de clínicas e hospitais privados.

Na área mais central, ao Norte, temos o Fórum e o Tribunal Regional, além de escola e centro cultural.

Vale ainda ressaltar que grande parte desses equipamentos encontram-se em edifícios históricos da cidade, muitos tombados e reconhecidos como patrimônio pelo COMPAC (Conselho do Patrimônio Artístico e Cultural), ou também pelo CONDEPHAAT e pelo IPHAN, e resulta numa forma de valorizar a história e reutilizar esses espaços no centro.

O CENTRO DE JUNDIAÍ

USO DO SOLO TOPOGRAFIA INCLINAÇÃO DAS VIAS ARBORIZAÇÃO DIA NOITE PÚBLICOxPRIVADO FLUXO DE VEÍCULOS



■ Maior fluxo
↓
■ Menor fluxo

0 25 125 250



Analisando o mapa ao lado, de fluxos de veículos, vemos que as ruas com os maiores fluxos são adjacentes à área mais central, como na Rua Rangel Pestana*, ou em ruas transversais que acessam ou deixam o centro, como as ruas Barão do Triunfo, Cel. Leme da Fonseca, e trecho da Rua Engenheiro Monlevade.

Quando focamos no polígono central, abrangendo as ruas Barão de Jundiá e do Rosário, vemos que aquela se caracteriza como rua de pedestres, logo o fluxo de veículos é inexistente, mas a Rua do Rosário é a que apresenta o maior fluxo nessa área.

Além disso, algumas de suas transversais também possuem um fluxo maior de veículos, como as ruas São Bento, Siqueira de Moraes e Cândido Rodrigues. Nas ruas restantes, o fluxo de veículos é menor.

Pensando na figura do pedestre como parte da mobilidade urbana, grande parte dessas ruas de maior movimento apresenta calçadas pequenas, estreitas e bloqueadas, criando uma disputa injusta pelo espaço, na qual os pedestres saem perdendo.

Mapa 8/pág. 38: Mapa produzido pelo autor / Imagem Google Earth / Informações baseadas em Relatório Final do Projeto Urbanismo Caminhável

* Para localização de ruas, ver Anexo - Glossário de ruas



CENTRO EM MOVIMENTO

URBANISMO CAMINHÁVEL EM JUNDIAÍ

O Projeto *Urbanismo Caminhável* em Jundiaí foi desenvolvido pela Prefeitura de Jundiaí em parceria com institutos e profissionais da área de arquitetura e urbanismo que trabalham com a questão da mobilidade urbana.

Desenvolvido principalmente entre 2014 e 2015, o projeto foi inovador ao levantar questões de caminhabilidade, no intuito de melhorar a qualidade da cidade para seus pedestres, e trouxe essa questão para a área central de Jundiaí, uma cidade de interior. Enquanto projetos desse tipo se desenvolvem ao redor do mundo em grandes cidades e metrópoles, Jundiaí merece destaque por trazer esse pensamento e essas ideias de forma pioneira numa cidade de menor porte.

Como a grande maioria dos planejamentos de cidades dos últimos anos, a área central de Jundiaí foi projetada, visando o trânsito de veículos e, consequentemente, tomada por automóveis. Pautado pelo novo conceito de desenvolvimento urbano, focado nas necessidades dos usuários do espaço, e não nos motoristas e automóveis, o projeto foi desenvolvido na tentativa de quebrar com essa forma antiga de cidade e buscar trazer uma nova leitura de uso dos espaços da área central de Jundiaí.

Além do conceito amplo de *Walkable Urbanism*, o projeto também se baseou em outros conceitos, como *walkscore*, *walkability*, *prototyping* e *placemaking*.

Walkability e *walkscore* são formas de diagnósticos

de determinado trajeto, bairro ou cidade, levando em consideração as necessidades dos pedestres. O primeiro possui um caráter mais subjetivo, já que ele leva em consideração a análise feita pelos usuários do espaço, o que pode variar, já que diferentes pessoas podem perceber os espaços a sua volta de maneiras diferentes. Já o *walkscore* trabalha com dados técnicos, de modo a estimar porque as pessoas andam mais em determinado lugar do que em outro.

Os diagnósticos dos dois sistemas foram utilizados para gerar um Índice de *Caminhabilidade*, o qual foi utilizado como base para as fases seguintes do Projeto *Urbanismo Caminhável*.

Nessas etapas subsequentes são aplicados os conceitos *prototyping* e *placemaking*. O primeiro faz uso de protótipos para testar um conceito ou processo e se relaciona com o Projeto *Urbanismo Caminhável* como forma de testes, das intervenções propostas, temporariamente. Já o conceito de *placemaking* é mais complexo nesse processo, buscando a participação da comunidade na implantação de ideias, de modo a criar um "lugar", maximizando o seu valor de coletividade.

As propostas finais para o projeto foram bem consistentes com todas as discussões e ações desenvolvidas. Infelizmente, muitas delas não foram desenvolvidas, por dificuldades políticas, mudança da gestão da prefeitura, ou por falta de manutenção de ações desenvolvidas. Hoje, apesar de existirem algumas propostas



que permaneceram no espaço do centro de Jundiaí, a maior parte delas acabou sendo esquecida, assim como todo o projeto de caminhabilidade para a área.

PARKLETS E MOBILIÁRIO

Foram projetados e implantados dois parklets na área central de Jundiaí, durante o desenvolvimento de ações do projeto. Estes foram implantados sem custo para a prefeitura, como contrapartida de empresa privada no mecanismo de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)¹².



Além dos dois parklets instalados, foi divulgado um manual para que qualquer associação ou empresa privada possam ser orientadas caso se interessem por instalar outros parklets. A ação já resultou na instalação de outros dois parklets, em frente ao Ateliê Lelé da Cuca e ao restaurante Smoked Burger's¹³, ambos em áreas próximas ao centro de Jundiaí, já refletindo e expandindo as ações da prefeitura.

Além dos parklets, na área central foram realizadas, durante o desenvolvimento do Projeto *Urbanismo Caminhável*, oficinas de mobiliários, com participação da

população, que ajudou na montagem de diferentes peças, instaladas nas proximidades da Praça Governador Pedro de Toledo. Essas oficinas também resultaram em materiais gráficos, com manuais para montagem de peças de mobiliário, como as instaladas pelo projeto¹⁴.

VIADUTO JOAQUIM CANDELÁRIO DE FREITAS

Ainda como parte das ações do Projeto *Urbanismo Caminhável*, o viaduto Joaquim Candelário de Freitas, que conecta a vila Rio Branco - bairro localizado a Norte - com a área central, e que faz parte da história da cidade, ao cruzar os antigos trilhos da Companhia Paulista, foi alvo de melhorias visando a qualidade do pedestre.

O projeto para o viaduto previa instalação de mobiliário (bancos, floreiras), pintura urbana no lado externo do concreto, melhorando esteticamente o espaço, e três blocos descontínuos de estruturas metálicas, que receberiam cobertura vegetal, com uma espécie de planta trepadeira, que proporcionaria o sombreamento da passagem de pedestres.

Além disso, outras ações eram previstas, como o fechamento do tráfego de veículos em um dos lados do viaduto, durante o fim de semana, para que o mesmo pudesse ser utilizado pelos pedestres.

O projeto também foi uma ação de contrapartida para a aprovação de um empreendimento de impacto, que



resultou em um Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV)¹⁵, que tem funcionado no município desde 2013.

Porém, apesar de ter sido instalado, o projeto não foi concluído, a falta de manutenção fez as plantas morrerem, e consequentemente, todo o pensamento que guiava a instalação, como um objeto unificado e funcional, também não floresceu, e as ações propostas não foram realizadas.

ESPLANADA MONTE CASTELO – ESCADÃO

Outra reforma / revitalização importante realizada

durante o desenvolvimento do Projeto *Urbanismo Caminhável* foi a reforma da Esplanada Monte Castelo, conhecida como Escadão. O espaço localizado a Leste, entre a Rua Vigário J. J. Rodrigues* e a Rua Barão de Jundiáí, faz parte da história da cidade e encontrava-se completamente abandonado, representando perigo para as pessoas que precisavam utilizá-lo.

A reforma, também executada sem custos para a prefeitura, mas custeada pela contrapartida de Estudo de Impacto de Vizinhança (EIV), buscou requalificar toda a área como um espaço público importante e possibilitar sua

utilização pela população.

O projeto requalificou toda a área de escada, criando patamares e espaços, como mirantes e praças. Além disso, o projeto foi feito com parâmetros de acessibilidade universal, logo conta com rampas, de inclinação máxima de 7%, que faz a conexão da parte baixa, na rua Vigário J. J. Rodrigues, com a parte alta, na Rua Barão de Jundiáí¹⁶.

SEXTA NO CENTRO

Sexta no Centro é uma ação da Prefeitura de Jundiáí,



ainda como parte das ações do Projeto *Urbanismo Caminhável* e da requalificação do centro histórico. O projeto possibilita a ocupação dos espaços públicos do centro de Jundiaí no período noturno, de uma sexta-feira por mês.

Conforme já analisado, o centro se transforma durante a noite, e se perde qualquer sensação de segurança que se pode ter. O projeto visa resgatar essa sensação e criar uma ocupação maior nesses dias. A presença de barracas gastronômicas e de artesanato, além de apresentações artísticas criam o espaço perfeito para as pessoas ocuparem e viverem o centro, fora do tradicional.

Iniciado em 2014, o projeto tem tido bons resultados e atraído pessoas sempre que realizado. Recentemente, com a mudança da gestão da prefeitura, o projeto ficou parado por alguns meses, retornando em seguida, com local diferente, mantendo todas as atividades (gastronomia + artesanato + cultura) mais unificadas, num mesmo espaço.

¹² Informações em <https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2015/07/17/prefeitura-em-acao-abre-primeiro-parklet-da-cidade/>

¹³ Informações em <http://www.oajundiai.com.br/mobilidade/os-dois-primeiros-parklets-privados/>

¹⁴ Informações no Relatório Final do Projeto Urbanismo Caminhável, acessado em <http://urbanismocaminhabil.jundiai.sp.gov.br/>

¹⁵ Informações em <https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/11/23/>

[projeto-em-viaduto-da-rio-branco-privilegia-pedestre/](#)

¹⁶ Informações em <https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/05/14/prefeitura-devolve-escadiao-revitalizado-a-populacao/>

* Para localização de ruas, ver Anexo - Glossário de ruas

Imagem 10/pág. 40: Container do Urbanismo Caminhável, e população tomando parte das oficinas (<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2015/05/18/urbanismo-caminhabil-abre-medicao-de-ruídos-de-rua/>)

Imagens 11/pág. 42: Parklet instalado na Rua do Rosário, em Jundiaí (<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2015/10/26/urbanismo-caminhabil-detalha-manual-de-parklets/>)

Imagem 12/pág. 42: Oficina de marcenaria com produção de mobiliário urbano para a área central de Jundiaí (<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2015/08/03/marcenaria-urbana-devolve-espaco-publico-a-moradores/>)

Imagem 13/pág. 43: Intervenção realizada no Viaduto Joaquim Candelário de Freitas (<https://www.archdaily.com.br/br/870828/zoom-constroi-instalacao-urbana-sob-viaduto-em-jundiai>)

Imagem 14/pág. 44: Esplanada Monte Castelo - Escadão após reforma e revitalização (<http://tribunadejundiai.com.br/cidades/19-jundiai/3788-escadiao-mais-um-espaco-publico-resgatado-e-devolvido-a-populacao.html>)

Imagem 15/pág. 44: Sexta no Centro (<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2017/08/09/sexta-no-centro-sera-no-dia-25-com-tema-geek-e-nerd/>)



CENTRO OCUPADO

BLOCO REFOGADOS DO SANDI

O bloco carnavalesco Refogados do Sandi acontece no centro de Jundiá desde 1994¹⁷, quando foi fundado por Erazê Martinho, buscando reviver na cidade os antigos carnavais de rua. O bloco, que percorre as ruas Barão de Jundiá e do Rosário, se consolidou como uma tradição da cidade, e atrai mais foliões a cada ano. Também resgatando os antigos carnavais, mais de 90% das pessoas costumam se fantasiar para o Refogados, o que também se tornou tradição, mesmo sem a obrigatoriedade das fantasias.

Com 23 anos de realização, e atraindo mais de 20 mil pessoas em suas últimas edições, o bloco carnavalesco se consolidou como importante bem cultural da cidade, sendo reconhecido como patrimônio imaterial pelo Conselho Municipal de Patrimônio Cultural, em 2016.

PARADA LGBT

Tradicionalmente realizada na Avenida Nove de Julho, em sua 12ª edição realizada em 24 de setembro de 2017, a Parada do Orgulho LGBT de Jundiá ocupou a área do centro, iniciando e encerrando as atividades na Praça Rui Barbosa, e desfilando pelas ruas Barão de Jundiá e do Rosário.

Nesse ano, com o tema “As cores dessa cidade somos nós” e enfrentando uma onda conservadora que tentou



barrar diversas ações que faziam parte da Semana da Diversidade, inclusive a Parada LGBT, milhares de pessoas foram atraídas para o centro, no evento organizado pela ONG Aliados¹⁸.

MARCHA DA CONSCIÊNCIA NEGRA

Realizada sempre no dia da consciência negra, 20 de novembro, a marcha realizou em 2017 sua 6ª edição, e tem ocupado, desde 2012¹⁹, as ruas Barão de Jundiá e do Rosário como uma forma de luta pela igualdade racial no

país.

Sempre com um diferente tema, tratando de questões específicas sofridas diariamente pela população negra, a marcha chama a atenção para essas, buscando uma discussão sobre o racismo, ainda enraizado no brasileiro.

#OCUPA PONTE TORTA

Uma experiência independente e colaborativa, surgida no final de 2016, o #Ocupa Ponte Torta se tornou um estímulo ao uso consciente dos espaços públicos, e de apreciação de cultura e música, atraindo cada vez mais pessoas e fortalecendo o pertencimento da população com relação aos espaços da cidade.

Realizada sempre no último domingo do mês, a experiência se baseia no colaborativo, estimulando o “faça você mesmo”, sempre contando com a realização e o apoio de todos e todas que participam do evento. E alia a valorização da cultura e da história, estimulada pela Prefeitura de Jundiá, ao colocar um evento colaborativo cultural ao lado de um bem material tombado e recentemente restaurado, a Ponte Torta²⁰, localizada a Sudeste do centro.

¹⁷ Informações em <https://cultura.jundiai.sp.gov.br/programas/patrimonio-historico/patrimonio-imaterial/bloco-carnavalesco-refogado-do-sandi/>

¹⁸ Informações em <https://www.facebook.com/paradagayjundiai/>

¹⁹ Informações em <https://www.facebook.com/marchadaconsciencianegradejundiai/>

²⁰ Informações em <http://ocupapontetorta.net.br/>

Imagem 16/pág. 46: Parada LGBT em Jundiá (foto por Bianca Godoy Fotografia)

Imagens 17/pág. 47: Bloco Refogados do Sandi (http://www.oajundiai.com.br/qualidade_de_vida/veja-o-samba-do-refogado-do-sandi-que-abre-oficialmente-o-carnaval/)

Imagem 18/pág. 49: #Ocupa Ponte Torta de 29/01/2017 (foto por Lucas Castroviejo, em <http://ocupapontetorta.net.br/ocupa-ponte-torta-29012017/>)



PROJETO EM ESCALAS

As propostas criadas com o desenvolvimento deste trabalho visam revitalizar e transformar o centro de Jundiaí, tornando o ambiente um espaço mais convidativo para o pedestre, incentivando o uso e a permanência nos espaços públicos da área.

Todas as propostas têm suas raízes guiadas pelo Projeto *Urbanismo Caminhável*, já que o mesmo foi realizado de maneira conjunta entre poder público, profissionais e população, portanto expressa um pensamento geral com relação ao assunto.

No volume 4 da publicação "*Tactical Urbanism*", organizado pelo *Street Plans Collaborative*, o grupo afirma que as mudanças com força de impactar a vivacidade do espaço urbano podem acontecer em diversas escalas, seja na escala urbana, na escala da quadra, na escala da rua, na escala do projeto, ou na microescala.

Desse modo, as propostas presentes, baseando-se nas

diferentes possibilidades de impacto de um projeto urbano tático e *caminhável*, se aprofundam, dividindo-se entre as diferentes possibilidades de escala, urbana, quadra, rua, projeto e micro.

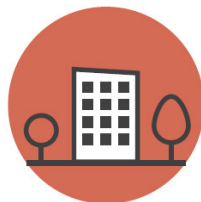
As propostas do Projeto *Urbanismo Caminhável*, que se pautam a nível urbano, somente foram utilizadas ou reinterpretadas nas propostas de escala urbana e escala quadra, e serão ressaltadas durante a apresentação das mesmas.

Além disso, as propostas de escalas projeto e micro partem como soluções para propostas descritas em outras escalas, logo os projetos se complementam, visando sempre uma melhor interpretação e ocupação do espaço público.

Imagem 19/pág. 51: Escalas de intervenções de projetos de urbanismo tático (*Tactical Urbanism*, vol. 4, 2015. p. 10)



MICRO



PROJETO



QUADRA



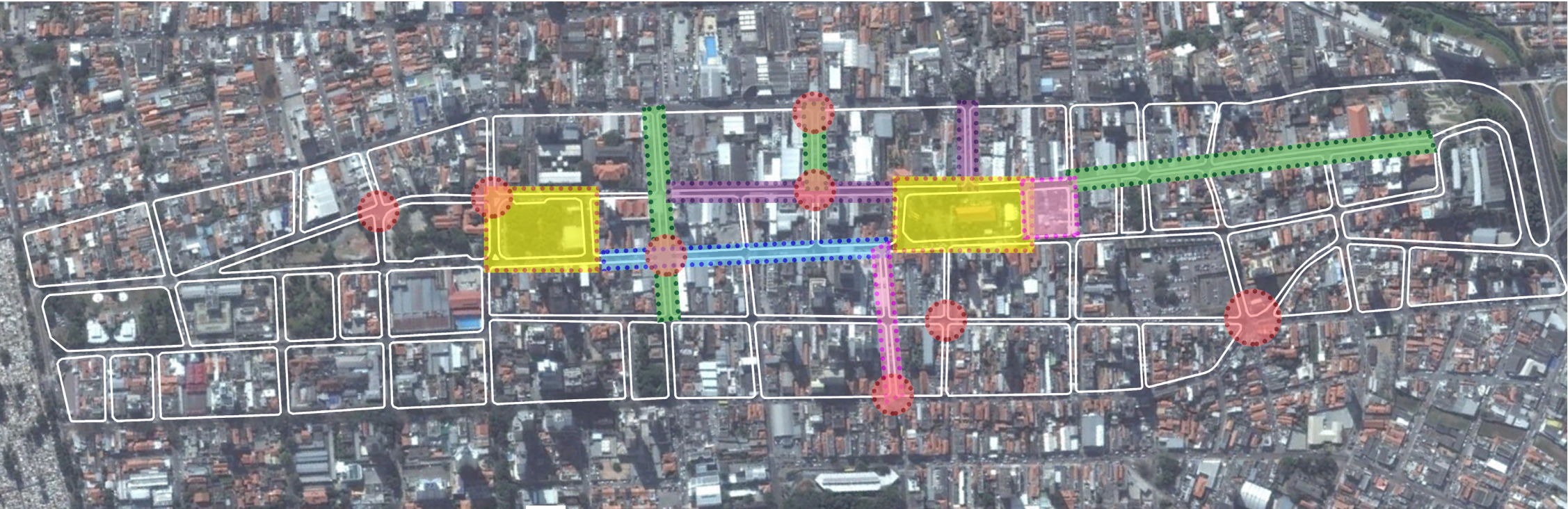
RUA



URBANA

O CENTRO DE JUNDIAÍ

ESCALA URBANA ESCALA QUADRA ESCALA RUA ESCALA PROJETO ESCALA MICRO



- Requalificação dos espaços das praças
- Aumento de calçadas e instalação de vagas vivas
- Transformação em espaço exclusivo de pedestres
- Rua de pedestres com instalação de mobiliário / vegetação
- Aumento das dimensões de calçadas e esquinas
- Melhoria na travessia de pedestres

0 25 125 250



A primeira dimensão das propostas, a chamada escala urbana, apresenta algumas intervenções com possíveis repercussões urbanas, abrangendo toda a área central.

Marcadas em amarelo, aparecem as propostas de requalificação dos espaços de praças. Visando sempre a melhor relação do pedestre com o espaço urbano, as propostas diminuem o número de vagas para estacionamento de automóveis ao redor das praças, já que esses configuram barreiras físicas e visuais para as pessoas, e propõem instalações de vagas vivas e novos mobiliários nos espaços, criando uma relação do pedestre com a praça, e que se expande para a rua, com a proposta de pintura e desenhos nas áreas ao redor das praças.

Os espaços marcados em rosa são designados como espaços fechados para o tráfego de veículos, ou seja, ruas exclusivas de pedestres. A primeira delas, Rua Barão do Triunfo^{#*}, é uma rua com grande movimento de pedestres, já que é a principal ligação direta entre o terminal Central de ônibus e a praça Governador Pedro de Toledo. Hoje, a rua é também caminho de ônibus urbanos, e apresenta calçadas com um metro de largura, ou menos, o que caracteriza um espaço inseguro para os pedestres. A proposta melhora a segurança dos pedestres e possibilitaria um melhor fluxo nessa conexão. Além disso, o caminho dos ônibus pode facilmente ser alterado para uma das outras ruas próximas, sem prejuízo.

O segundo trecho, que abrange a rua Naim Miguel e trechos das ruas Barão de Jundiá e Engenheiro Monlevade,

é um trecho que apresenta um tráfego de veículos muito baixo, possui muitas vagas de estacionamento, mas apresenta uma potencialidade muito grande de passagem de pedestres, o que melhora a qualidade e a segurança destes no trecho.

Os trechos de ruas marcados em verde são ruas com a proposta de aumento da dimensão das calçadas e das esquinas[#]. Para isso, a proposta é a utilização de cones ou vasos, que permitam restringir o espaço reservado aos veículos, e melhorar os espaços utilizados pelos pedestres, já que atualmente as calçadas apresentam dimensões pequenas, além de apresentar postes, placas e parquímetros ocupando partes desse espaço. Essa proposta abrange as ruas Siqueira de Moraes, da Padroeira e trecho da Rua Barão de Jundiá.

O trecho em azul, que abrange parte da Rua do Rosário, é um espaço com proposta de aumento das calçadas, com instalação de mobiliário e vegetação, melhorando a qualidade do espaço para o pedestre, além da instalação de vagas vivas ao longo da rua.

Em roxo, são as ruas que hoje já são exclusivas para pedestres, a proposta mantém o caráter da rua, porém busca fortalecer a ocupação da mesma por pedestres, instalando mobiliários e vasos ou floreiras com vegetação, ao longo da extensão da rua.

Por último, os círculos vermelhos marcam os cruzamentos onde são necessárias melhorias para a travessia de pedestres[#], seja com melhoria nas faixas de

pedestres, instalação de faixas de pedestres diagonais, aumento das esquinas facilitando a travessia, ou aumento do tempo para travessia de pedestres.

Apesar das propostas estarem em escala urbana, vale ressaltar que a ideia é que os princípios do urbanismo tático sejam aplicados, e que pequenas intervenções possibilitem essas melhoras.

Propostas originais do “Relatório Final” do Projeto *Urbanismo Caminhável* da Prefeitura do Município de Jundiaí.

* Para localização de ruas, ver Anexo - Glossário de ruas

Mapa 09/pág. 52: Imagem Google Earth / Mapa produzido pelo autor.

Imagem 20/pág. 54: Instalação feita em Oak Cliff, Dallas (<https://nextcity.org/features/view/how-one-weekend-in-dallas-sparked-a-movement-for-urban-change>)

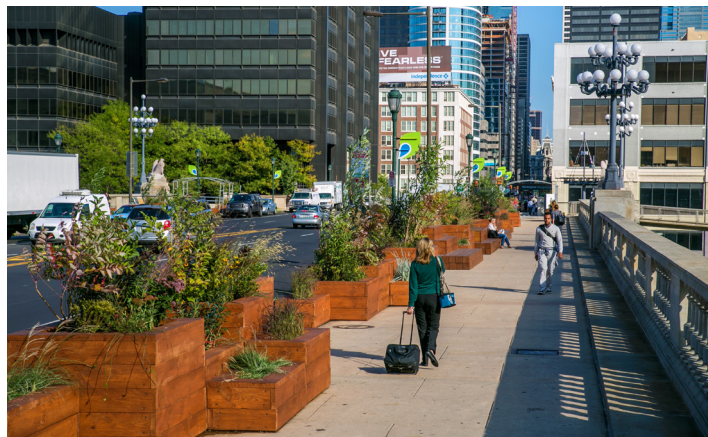
Imagem 21/pág. 54: Vagas vivas em Los Angeles (<https://archpaper.com/2013/02/los-angeles-new-parklets-bring-color-fun-to-the-street/>)

Imagem 22/pág. 55: Intervenção em Santana, São Paulo (<https://helenadegreas.wordpress.com/2017/09/22/intervencao-sera-apresentada-na-bienal-de-arquitetura-urbanismo-tatico/>)

Imagens 23 e 24/pág. 55: Intervenções do projeto “São Miguel Mais Humana: Rua para Todos”, em São Miguel Paulista, São Paulo (<https://www.archdaily.com.br/br/800701/sao-miguel-mais-humana-rua-para-todos-intervencao-urbana-temporaria-na-area-40-de-sao-miguel-paulista>)

Imagem 25/pág. 55: Market Street Bridge, na Filadélfia, EUA (<https://philly.curbed.com/2017/9/19/16328238/philadelphia-walk-bike-transit-score-rankings-by-neighborhood>)





PROJETO EM ESCALAS

ESCALA URBANA ESCALA QUADRA ESCALA RUA ESCALA PROJETO ESCALA MICRO



-  Quadra com incentivo para bares e restaurantes
-  Instalação de feira de artesanato e gastronômica
-  Diminuição de vagas para veículos
-  Instalação de mobiliário e vegetação
-  Aumento das dimensões das calçadas e esquinas
-  Aumento das calçadas e instalação de vagas vivas
-  Rua exclusiva para pedestre

Ao passarmos a escala quadra, o foco fica sobre a Praça Governador Pedro de Toledo*, e as áreas do entorno, envolvendo as ruas Naim Miguel, Engenheiro Monlevade e São José, além das ruas Barão de Jundiá e do Rosário, com foco também na praça Marechal Floriano Peixoto. Nesse caso, a proposta detalha alguns elementos dentro da área marcada como revitalização da praça, na escala anterior.

Primeiro, a quadra entre as ruas Engenheiro Monlevade e Naim Miguel, marcada em vermelho, que funcionará como incentivo para instalação de bares e restaurantes. O objetivo, nesse caso, é possibilitar e incentivar a utilização do espaço em outros horários, com diferentes usos que possam atrair mais pessoas.

Temos também as áreas da praça Marechal Floriano Peixoto, além da lateral da igreja Matriz, no mapa em marrom, nas quais é proposta a instalação de feira de artesanato e gastronômica, valorizando artistas e foodtrucks ou cozinheiros locais, que possam ocupar um espaço com maior circulação de pedestre, e incentivar o uso do espaço em horários variados. Essa proposta se estende também para a Rua São José, com feira tipo varejão.

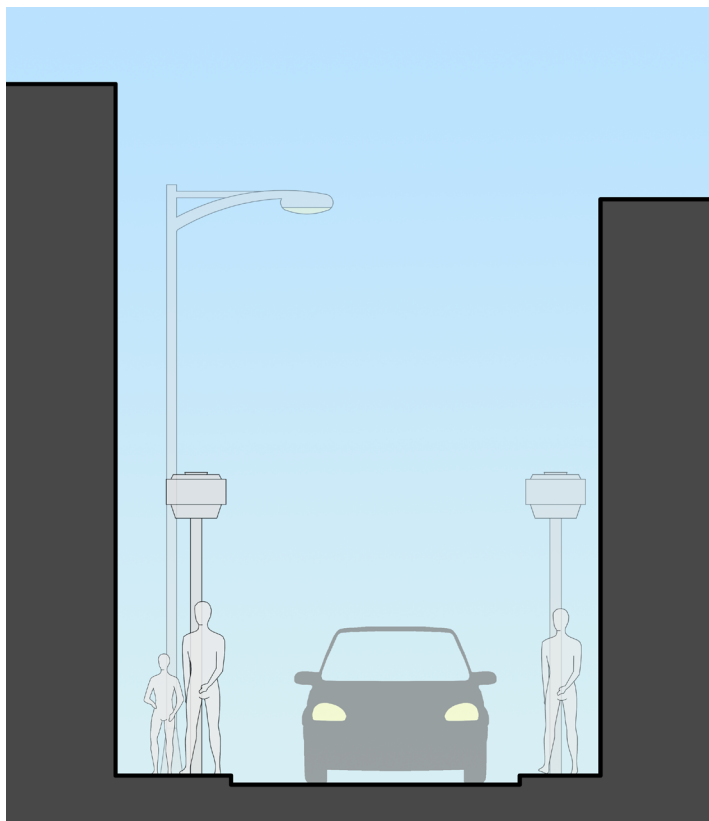
Nesse espaço está proposto também a instalação de uma biblioteca histórica de Jundiá. O centro histórico guarda, em toda sua extensão, grande número de edificações históricas, majoritariamente utilizadas como equipamentos públicos ou instituições, funcionando alguns museus e centros culturais. Porém esses espaços são pouco explorados pelos usuários do centro. A ideia é tirar o museu de dentro do espaço fechado e trazer ele para a rua, para o local onde o usuário está.

Além disso, outras propostas que já foram retratadas, ou que serão melhor discutidas novamente nas próximas escalas, aparecem de forma complementar no mapa.

* Para localização de ruas e praças, ver Anexo - Glossário de ruas

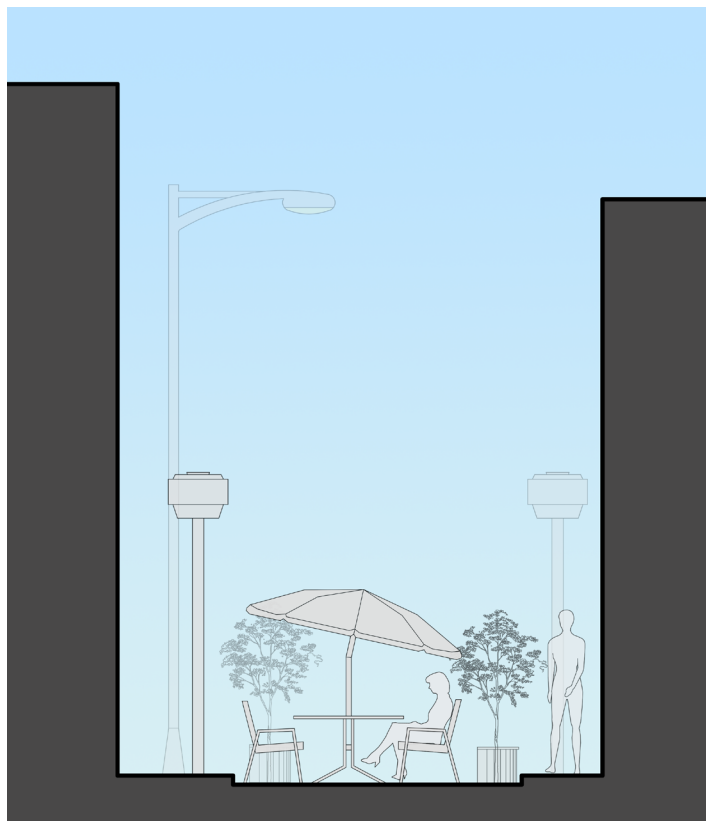
PROJETO EM ESCALAS

ESCALA URBANA ESCALA QUADRA ESCALA RUA ESCALA PROJETO ESCALA MICRO



R. ENG MONLEVADE

0.0 0.5 1.0 2.0



R. ENG MONLEVADE

0.0 0.5 1.0 2.0

A proposta para as ruas Engenheiro Monlevade*, no trecho entre a Rua do Rosário e a Rua Barão de Jundiá, e para a rua Naim Miguel, é revitalizar esses espaços conforme os cortes ao lado, da primeira rua.

Atualmente, a rua permite a passagem de veículos, mas o número de veículos é muito pequeno, além de possuir calçadas de 0,70m e 1,00m, ainda com postes e placas, o que atrapalha a passagem de pedestres.

Na rua Naim Miguel, o fluxo de veículos é um pouco maior, por conta do grande número de vagas que ela possui. As calçadas nessa rua são maiores, porém a conexão entre pedestres e os demais espaços fica bloqueada por conta da quantidade de veículos estacionados.

A proposta se pauta na redução do número de vagas, e na abertura de todas as ruas para os pedestres, bloqueando a passagem de veículos, utilizando cones, vasos ou floreiras, visando uma melhor relação do pedestre com o espaço urbano.

Toda essa área deve receber pintura no chão, criando uma intervenção estética com caráter funcional, já que cria uma relação entre os espaços da calçada e praça com os espaços das ruas, que também podem ser ocupadas.

Como ambas as ruas estão no trecho de incentivo a restaurantes e bares, a proposta ainda prevê a instalação de mobiliários urbanos, vasos e floreiras, e permite a ocupação das calçadas e ruas pelos restaurantes da área, com mesas e cadeiras para os clientes. Isso revitalizaria, principalmente, a rua Engenheiro Monlevade, já que hoje ela não possui



fachadas e vitrines e, portanto, não atrai pedestres, nem automóveis, sendo desvalorizada, de forma geral.

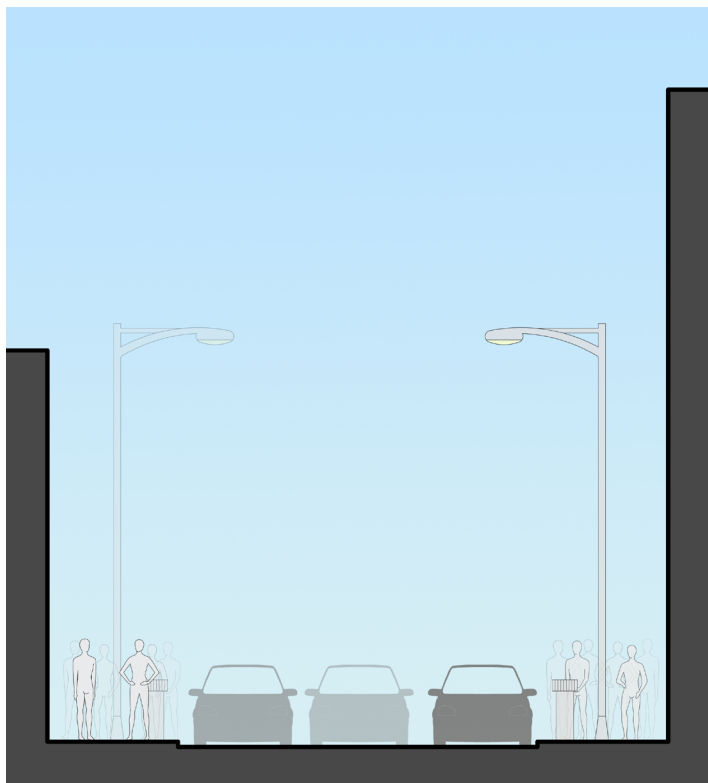
Visando a ocupação do espaço no período noturno, além de todas as propostas, é importante que a iluminação do local seja melhorada, criando um ambiente mais vivo e seguro.

* Para localização de ruas e praças, ver Anexo - Glossário de ruas

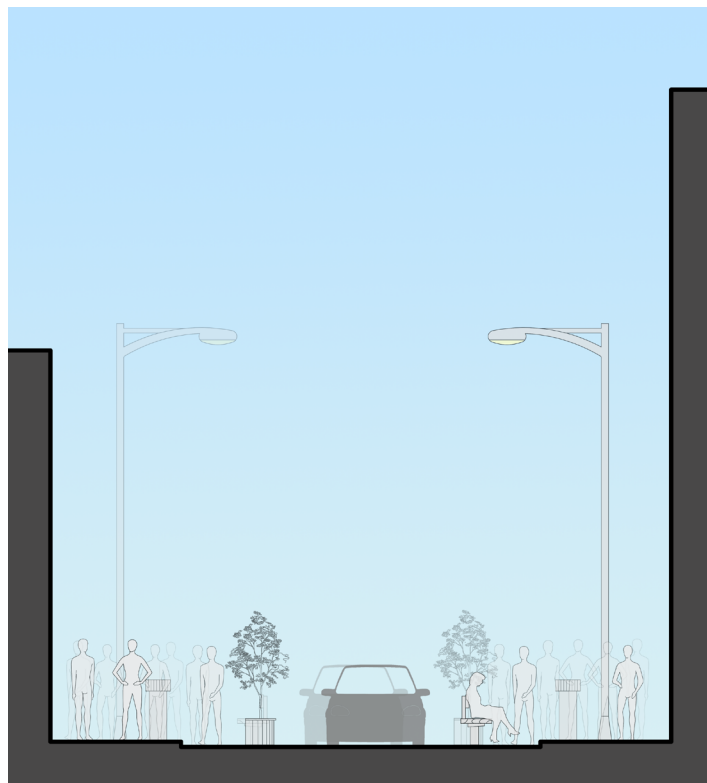
Imagens 26 e 27/pág. 58: Desenhos produzidos pelo autor.
Imagem 28/pág. 59: Rua Engenheiro Monlevade, situação atual, desvalorizada (Acervo pessoal)

PROJETO EM ESCALAS

ESCALA URBANA ESCALA QUADRA ESCALA RUA ESCALA PROJETO ESCALA MICRO



RUA DO ROSÁRIO



RUA DO ROSÁRIO



Para o trecho da Rua do Rosário*, que se estende da lateral da Praça Governador Pedro de Toledo até a Rua Engenheiro Monlevade, a proposta busca valorizar a figura do pedestre, mas permitindo o uso compartilhado do espaço, com veículos e pessoas.

Atualmente, o trecho possui duas faixas de rodagem, além de uma terceira faixa para estacionamento de veículos. As calçadas são mais largas que a média da região, porém a presença de postes, parquímetros, lixeiras e placas atrapalha a passagem dos pedestres.

A proposta para esse trecho, que também se encontra no mesmo perímetro da intervenção de redução do número de vagas para permitir uma melhor relação do pedestre com o espaço, reduz as faixas dedicadas aos veículos. Nesse caso, as três faixas anteriores tornam-se uma faixa, unicamente para rodagem, com algumas vagas em pontos estratégicos, para idosos ou deficientes físicos.

O espaço entre as calçadas existentes e a faixa de rodagem proposta seria usado como faixa de transição com utilização de vasos e floreiras, ou bancos e diferentes mobiliários, permitindo o uso dos espaços pelos pedestres, e melhorando a relação dos mesmos com o espaço da rua, principalmente de maneira segura para os usuários.

Visando também a segurança e a fluidez do tráfego de veículos, é prevista a redução da velocidade de circulação em toda a Rua do Rosário, criando um espaço compartilhado seguro para ambos os lados.

De forma a complementar a ideia de espaço



compartilhado por diferentes usuários, todas as calçadas e rua teriam desenhos e pinturas, criando um padrão de continuidade na ocupação.

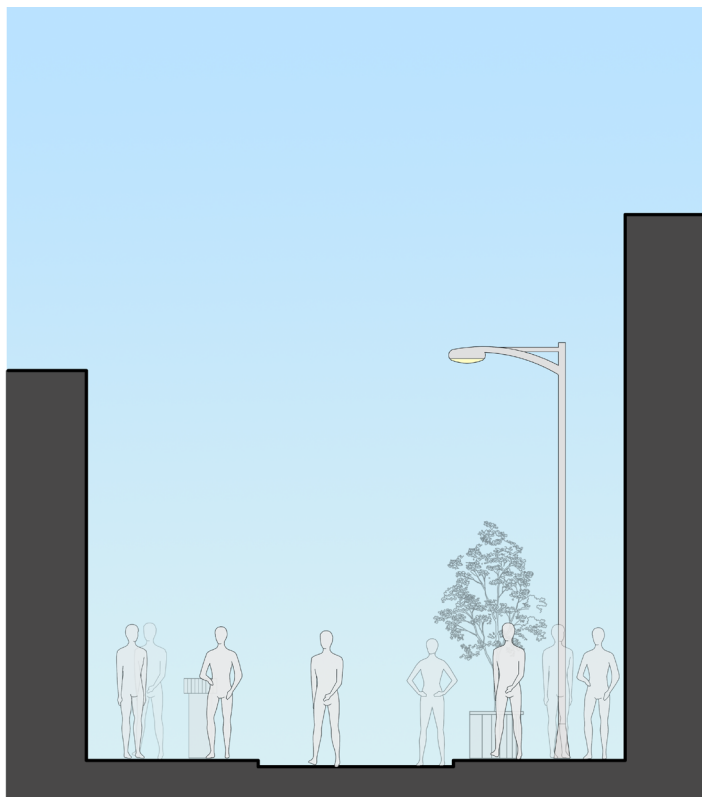
* Para localização de ruas e praças, ver Anexo - Glossário de ruas

Imagens 29 e 30/pág. 60: Desenhos produzidos pelo autor.

Imagem 31/pág. 61: Rua do Rosário, trecho da intervenção, situação atual (Acervo pessoal)

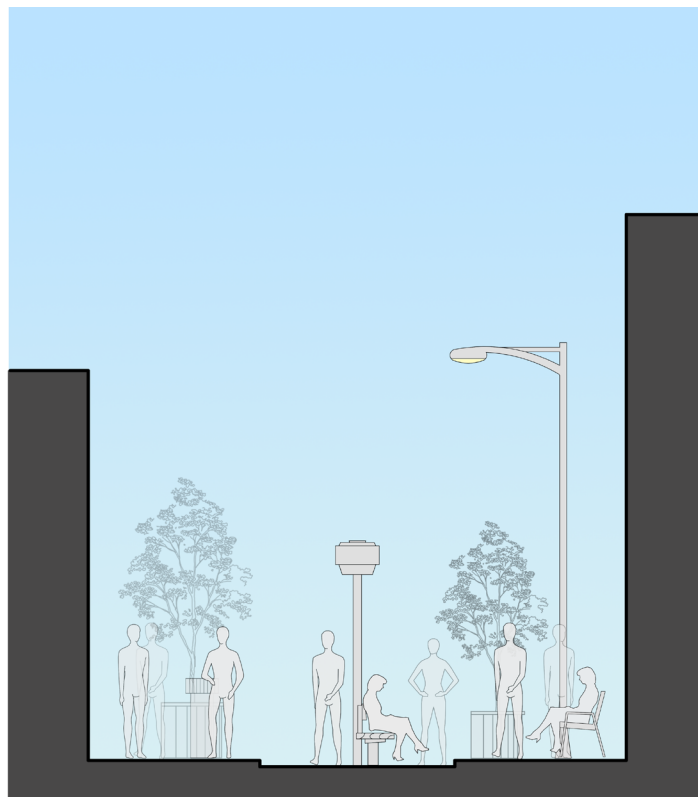
PROJETO EM ESCALAS

ESCALA URBANA ESCALA QUADRA ESCALA RUA ESCALA PROJETO ESCALA MICRO



RUA BARÃO DE JUNDIAÍ

0.0 0.5 1.0 2.0



RUA BARÃO DE JUNDIAÍ

0.0 0.5 1.0 2.0

Para a Rua Barão de Jundiáí*, a proposta para o trecho próximo à Matriz é a mesma a ser repetida em toda a sua extensão, como rua de pedestre.

Hoje, a Rua Barão de Jundiáí funciona como rua de pedestre, porém em horários específicos, possibilitando a passagem de automóveis durante a noite, e domingos, o que deixa claro o motivo para manter a rua como exclusiva de pedestres, e vem somente do interesse pela potencialidade comercial que ela apresenta, já que fora do horário comercial, ela permanece aberta para veículos.

O principal ponto da proposta é fixar o caráter de rua de pedestre permanentemente, possibilitando a utilização desses espaços durante a noite e finais de semana. Atrelada a uma revalorização do centro, esse espaço pode se configurar um importante espaço público a ser utilizado pela população.

Visando o fortalecimento do trecho como rua de pedestres, a proposta insere mobiliário e arborização na área, proporcionando um espaço agradável e passível de uso, quando combinado com as outras propostas, e consolidando a rua como ambiente ocupado.

* Para localização de ruas e praças, ver Anexo - Glossário de ruas

Imagens 32 e 33/pág. 62: Desenhos produzidos pelo autor.

Imagem 34/pág. 63: Rua Barão de Jundiáí, trecho da intervenção, situação atual (Acervo pessoal)



PROJETO EM ESCALAS

ESCALA URBANA ESCALA QUADRA ESCALA RUA ESCALA PROJETO ESCALA MICRO



Aproximando-se um pouco mais, a escala projeto busca solucionar, de maneira consciente, todas as propostas exploradas ao longo do trabalho. Para tal, é projetada uma estrutura modular de encaixe, com a possibilidade de multiplicação em diferentes formas, ou tamanhos, criando diferentes espaços e soluções para as questões específicas pontuadas naquela proposta.

O módulo proposto é constituído de 5 peças, mais as peças de fixação, e busca reutilizar materiais, de forma a criar um projeto simples, fácil de construir, sustentável e, principalmente, funcional e compatível com o desenvolvimento do trabalho.

A primeira peça, inspirando-se nas construções emergenciais e temporárias, desenvolvidas pelo arquiteto Shigeru Ban, a estrutura externa de sustentação do projeto é feita com tubos de papelão estrutural. Em sua dissertação de doutorado, a arquiteta Gerusa de Cássia Salado analisou a utilização do papelão na construção civil, e executou ensaios técnicos com os tubos de papelão fabricados no Brasil, concluindo que é possível sua utilização, tanto estrutural quanto de vedação, se tratado corretamente²¹. Desse modo, a utilização de tubos de papelão como estrutura do módulo facilita a montagem, ou possível transporte das peças.

A segunda peça, compõe o elemento de encaixe da estrutura, que possibilita sua conexão com as demais peças. Esta, por ter um caráter de precisão importante, deve ser executado em aço, e tratada com pintura inoxidável, o que

possibilitaria sua utilização enquanto peça externa.

As vigas de conexão das peças são produzidas em madeira, podendo ser reutilizados pallets ou outras peças, desde que dimensionadas e furadas corretamente, possibilitando o encaixe com as peças restantes.

Com essas três montagens, o módulo está construído, e já possibilita sua utilização para algumas das propostas.

As duas peças restantes visam a finalização do módulo enquanto estrutural fechada, sendo, portanto, as peças de cobertura e piso, e de fechamento lateral.

O piso e cobertura são peças iguais, já que suas dimensões seguem o desenho modular. Essa peça deve ser executada em madeira, já que a resistência necessária, especialmente ao se tratar do piso, é grande.

A peça de fechamento lateral da estrutura deve ser executada com plástico reciclado, já que o objetivo é uma peça leve, sustentável, e que possibilite conforto aliado a impermeabilização²².

Com a facilidade da montagem e a utilização de peças simples, buscando sempre a reutilização de materiais, o módulo construído pode ser reconfigurado, em dimensões, ganhando novos usos e possibilidades, conforme detalhado a seguir.

²¹ Salado, 2006, p. 154.

²² Informações em <http://www.ecoway.com.br/>



PROJETO EM ESCALAS

ESCALA URBANA ESCALA QUADRA ESCALA RUA ESCALA PROJETO ESCALA MICRO

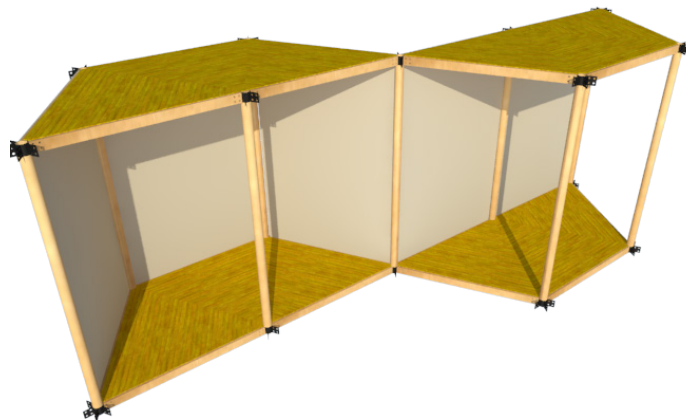
FEIRA DE ARTESANATO E GASTRONÔMICA / VAREJÃO

Por ser uma estrutura que tradicionalmente se repete na área central de Jundiaí, e que atrai as pessoas para o local, a ideia de instalar uma feira de artesanato e gastronômica na Praça Marechal Floriano Peixoto, partiu da busca de valorizar os artistas e cozinheiros locais. Apesar de existir esse tipo de feira em Jundiaí, ela se distancia do ponto de maior circulação de pedestres, acontecendo no Largo de São Bento. Implantar essa feira na praça com maior número de pedestres cria um ambiente mais favorável à utilização e ao comércio, sendo positivo para os pedestres, para os comerciantes e para a cidade.

Ainda replicando um resultado positivo da cidade, a ideia de implantar um varejão noturno na Rua São José parte dos varejões noturnos que acontecem na cidade, e que tem atraído muitas pessoas. Por ser uma importante rua de ligação, mas não muito valorizada, a implantação do Varejão Noturno, com novos mobiliários e melhora na iluminação, transformaria o espaço, deixando-o mais atrativo e vivo.

Para as barracas das feiras, as estruturas com 3 módulos conjugados criam o espaço para os artistas, cozinheiros ou feirantes disporem seus produtos. De modo a criar um ambiente compartilhado, a utilização dos espaços seria dividida entre estes, ou seja, cada barraca pode receber diferentes usos, dependendo do dia ou do horário.

Além disso, a utilização da estrutura modular possibilita



diferentes desenhos, criando uma dinâmica espacial interessante para o pedestre, que pode explorar todo o ambiente. A proposta é que as barracas permaneçam montadas, exceto em casos que o espaço precise ser utilizado de maneira diferente, e então elas podem ser desmontadas, não sendo fixas, apenas encaixadas.

Imagem 40/pág. 66: Exemplo de aplicação de projeto de barraca de feira, na Rua São José (Autorial)

Imagem 41/pág. 67: Exemplo de barraca para feira gastronômica, artesanal ou varejão (Autorial)



PROJETO EM ESCALAS

ESCALA URBANA ESCALA QUADRA ESCALA RUA ESCALA PROJETO ESCALA MICRO

BIBLIOTECA HISTÓRICA DE JUNDIAÍ

O centro de Jundiaí possui uma força histórica dentro da cidade. A presença de diversas edificações históricas, na grande maioria bem conservadas, e a utilização desses espaços como equipamentos públicos valoriza a história da cidade.

A presença de museus, em especial o Museu Solar do Barão, que recorrentemente apresenta exposições sobre a história da cidade, valoriza ainda mais toda a questão histórica, num ambiente em que é possível visitar e presenciar essa história ao mesmo tempo.

Porém, mesmo com o grande número de pedestres que utilizam o espaço do centro, e que caminham inseridos nessa história, o museu não recebe muitos visitantes, e a história da cidade acaba passando despercebida para esses.

A ideia da Biblioteca Histórica de Jundiaí busca a valorização da história, tirando ela de dentro dos museus, e trazendo para as ruas, para onde os cidadãos estão, na tentativa de atrair mais pessoas.

Com isso, ela possuiria livros, mapas, fotografias antigas e imagens relacionadas com a história da cidade e do centro, permitindo uma relação entre o que era e o que é o espaço da cidade.

Estruturalmente, a biblioteca se forma com a utilização de nove módulos de encaixe, dividindo-se em duas partes, uma coberta como espaço para acervo dos materiais, e uma descoberta, podendo ser utilizada para leitura e



permanência no espaço.

Por ser montada com os mesmos módulos estruturais propostos, a ideia é que a biblioteca possa passar por diversos pontos da cidade, em especial nas áreas centrais, levando essa história para diferentes pessoas.

Imagem 42/pág. 68: Exemplo de instalação da Biblioteca Histórica na Praça Marechal Floriano Peixoto, com barracas ao fundo (Autorial)

Imagem 43/pág. 69: Estrutura da Biblioteca Histórica de Jundiaí (Autorial)



PROJETO EM ESCALAS

ESCALA URBANA ESCALA QUADRA ESCALA RUA ESCALA PROJETO ESCALA MICRO

VAGAS VIVAS

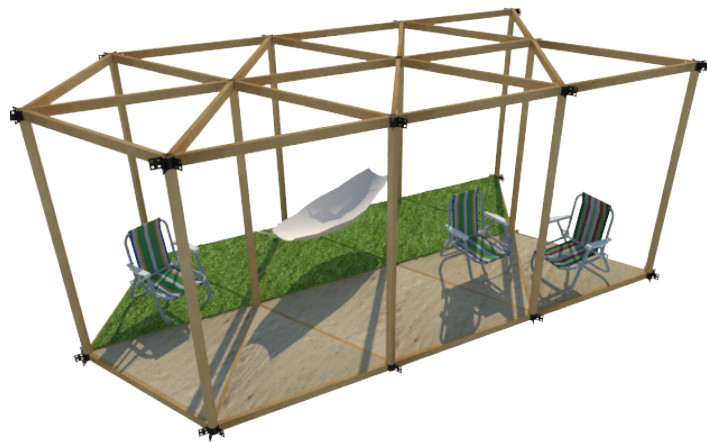
Entre as propostas para a Rua do Rosário e para as proximidades da Praça Governador Pedro de Toledo, temos a instalação de vagas vivas. O objetivo desse projeto é retirar um espaço, que geralmente se destina para estacionamento de veículos, e transformar num espaço público, possibilitando o aproveitamento do espaço para uso e permanência dos pedestres.

As vagas vivas podem receber diferentes utilidades, desde parklets ou espaços de permanência, até mais específicos, como espaços com jogos, mesas, etc.

No centro de Jundiaí, as vagas iriam possibilitar uma melhor utilização do espaço e criar pontos confortáveis para permanência, em diferentes locais da área central, onde esses espaços são inexistentes, além de melhorar a relação dos pedestres com os espaços das calçadas e das ruas, valorizando o compartilhamento desse espaço e criando nas pessoas o desejo por utilizar esses espaços.

As vagas vivas podem ser instaladas utilizando o módulo de projeto, como na imagem, com a utilização de 12. O piso pode ser feito de diversos materiais diferentes, de acordo com o uso que for destinado à vaga, como areia ou grama, conforme o exemplo apresentado.

Mesas, cadeiras, redes e brinquedos estão entre as possibilidades de utilização, criando uma diversidade de possibilidades de espaços, com formas e usos diferentes, e transformando a rua num espaço também de pedestres.



De forma complementar, é interessante a instalação de plantas, do tipo trepadeira, nas coberturas dessas vagas vivas, criando sombreamento, que melhora o conforto e a possibilidade de permanência nos espaços.

Imagem 44/pág. 70: Exemplo de vaga viva instalada nas proximidades da Praça Governador Pedro de Toledo (Autorial)

Imagem 45/pág. 71: Exemplo de possibilidade de vaga viva (Autorial)



PROJETO EM ESCALAS

ESCALA URBANA ESCALA QUADRA ESCALA RUA ESCALA PROJETO ESCALA MICRO

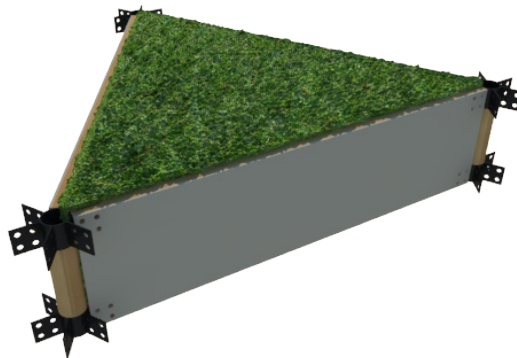
FLOREIRA / BANCO

A última escala da proposta, chamada de escala micro, se relaciona à criação de peças urbanas que buscam intervir no espaço, mesmo com dimensões menores. É o caso da peça criada, como exemplo, utilizando o mesmo módulo de projeto, porém com altura diferente.

A estrutura, que teria altura total de 50 cm, pode ser utilizada como floreira, com grama e pequenas plantas, ou também como banco para os usuários do espaço. No espaço urbano, elas podem ser utilizadas para aumentar as dimensões das calçadas, para bloquear a passagem de veículos em algumas ruas ou somente como elementos complementares nas ruas, com aumento da vegetação ou de mobiliário, buscando uma melhora do espaço para os pedestres.

Imagem 46/pág. 72: Exemplo de instalação das floreiras / bancos, na Rua do Rosário (Autoral)

Imagem 47/pág. 73: Exemplo de módulo de floreira / banco



CONCLUSÃO

O projeto apresentado nesse trabalho iniciou-se como uma análise do *Urbanismo Caminhável* em Jundiá, porém se direcionou de modo a trabalhar em conjunto, complementando ou possibilitando e especificando a aplicação das ideias de caminhabilidade no centro de Jundiá.

Apesar de grande parte das ideias do Projeto *Urbanismo Caminhável* não terem sido executadas, temos alguns exemplos de implantações, como as apresentadas nesse trabalho, os parklets instalados nas ruas do centro, a revitalização do Viaduto Joaquim Candelário de Freitas e do escadão da Esplanada Monte Castelo, e também ações como o Sexta no Centro e o #Ocupa Ponte Torta, que foram bem sucedidas ao atrair pessoas para o centro de Jundiá, como um espaço de lazer e de permanência

Sendo meu trabalho desenvolvido de forma a melhorar o espaço urbano da área central da cidade, ficam evidentes duas possibilidades para desdobramento do mesmo:

Hoje, sabe-se que o espaço das cidades tem relação direta com a saúde de seus usuários. Mais do que explicado pelo senso comum, como diminuição da poluição, caminhada ou ciclismo por distâncias maiores, que são resultados positivos, uma cidade caminhável tem relação também ao estado de espírito das pessoas, pelas diversas possibilidades de uso, interação, recreação e entretenimento²³. Logo, tratar de um espaço urbano visando a requalificação do mesmo, é também tratar de saúde pública, e o projeto poderia ser aplicado como parte das ações da Prefeitura do Município, de modo a

melhorar o espaço, e consequentemente ter impactos que extrapolam o urbano, mas atingem o ser humano, e sua qualidade de vida.

Além disso, grande parte dos projetos citados, que foram desenvolvidos para requalificação do centro, foram executados como contrapartida de análises de Estudo de Impacto de Vizinhança. O EIV tem sido aplicado em Jundiá desde 2011, com resultados positivos de aplicação de contrapartidas, como revitalização e criação de espaços públicos, como a Praça Erazê Martinho, ao lado da Ponte Torta, e o Parque do Engordadouro, que não tiveram custos para o município, além de outros exemplos já citados no trabalho²⁴. Desse modo, a contrapartida do EIV, por parte de algum empreendimento, pode ser responsável pela instalação de diferentes ideias do projeto na área central de Jundiá.

O presente trabalho buscou explorar as diferentes possibilidades que o espaço central de Jundiá possui, as diferentes relações que podem ser criadas entre pedestres e espaços públicos e como o arquiteto e urbanista pode responder a essas demandas, indo além da definição de glebas urbanas, mas trabalhando em diferentes escalas, permitindo que a dimensão humana seja aplicada desde o pensamento urbano, até a microescala de intervenção.

²³ <https://www.archdaily.com.br/br/870258/como-construir-lugares-para-melhorar-a-saude-mental-dos-habitantes>

²⁴ <https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/05/19/aplicacao-do-eiv-gerou-beneficios-de-mais-de-r-20-milhoes/>

BIBLIOGRAFIA

LIVROS:

ANDRADE, Victor e LINKE, Clarisse Cunha [organizado por]. *Cidades de Pedestres: A caminhabilidade no Brasil e no mundo*. Rio de Janeiro, 2017.

GEHL, Jan. *Cities for people*. Washington, DC, 2010.

GEHL ARCHITECTS. *Downtown Seattle: Public spaces & public life*. Seattle, 2009.

JACOBS, Jane. *Morte e vida de grandes cidades*. São Paulo, 2009.

KARSSSENBERG, Hans [editado por]. *A cidade ao nível dos olhos: lições para os plinths*. Porto Alegre, 2015.

SPECK, Jeff. *Cidade caminhável*. São Paulo, 2016.

STREET PLANS COLLABORATIVE. *Tactical urbanist's guide to materials and design*. 2016.

_____. *Tactical Urbanism – Vol. 1*. 2012.

_____. *Tactical Urbanism – Vol. 2*. 2013.

_____. *Tactical Urbanism – Vol. 4*. 2015.

_____. *Tactical Urbanism – Vol. 5*. 2016.

PREFEITURA MUNICIPAL DE JUNDIAÍ. *Urbanismo Caminhável – Relatório Inicial*. Jundiaí, 2015.

_____. *Urbanismo Caminhável – Caderno de Propostas*. Jundiaí, 2015.

SITES E PÁGINAS:

<https://www.archdaily.com.br/br/881224/por-um-futuro-caminhavel-para-mudar-a-forma-como-vivemos-nas-cidades-e-preciso-colocar-os-pes-na-rua>

<https://www.archdaily.com.br/br/871464/por-que-as-cidades-antigas-ainda-podem-nos-ensinar-sobre-planejamento-urbano>

<https://www.archdaily.com.br/br/794537/indice-de-caminhabilidade-permite-avaliar-ruas-sob-otica-do-pedestre>

<https://www.archdaily.com.br/br/800701/sao-miguel-mais-humana-rua-para-todos-intervencao-urbana-temporaria-na-area-40-de-sao-miguel-paulista>

<https://www.archdaily.com.br/br/870258/como-construir-lugares-para-melhorar-a-saude-mental-dos-habitantes>

<https://www.archdaily.com.br/br/869668/o-desenho-do-bairro-pode-impactar-a-saude-tanto-quanto-a-genetica>

<http://www.archdaily.com.br/br/867279/ex-secretaria-de-transportes-de-nova-iorque-lidera-a-revolucao-urbana-em-bogota>

<https://www.archdaily.com.br/br/870828/zoom-constroi-instalacao-urbana-sob-viaduto-em-jundiai>

<https://archpaper.com/2013/02/los-angeles-new-parklets-bring-color-fun-to-the-street>

<https://cidades.ibge.gov.br/painel/frota.php>

<http://culturadigital.br/coletivamente/2015/05/26/urbanismotatico/>

<https://cultura.jundiai.sp.gov.br/programas/patrimonio-historico/patrimonio-imaterial/bloco-carnavalesco-refogado-do-sandi/>

<http://www.ecoway.com.br/>

<https://helenadegreas.wordpress.com/2017/09/22/intervencao-sera-apresentada-na-bienal-de-arquitetura-urbanismo-tatico/>

<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2015/07/17/prefeitura-em-acao-abre-primeiro-parklet-da-cidade/>

<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/11/23/projeto-em-viaduto-da-rio-branco-privilegia-pedestre/>

<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/05/14/prefeitura-devolve-escadiao-revitalizado-a-populacao/>

<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2015/05/18/urbanismo-caminhabil-abre-medicao-de-ruídos-de-rua/>

<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2015/10/26/urbanismo-caminhabil-detalha-manual-de-parklets>

<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2015/08/03/marcenaria-urbana-devolve-espaco-publico-a-moradores/>

<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2017/08/09/sexta-no-centro-sera-no-dia-25-com-tema-geek-e-nerd>

<https://www.jundiai.sp.gov.br/noticias/2016/05/19/aplicacao-do-eiv-gerou-beneficios-de-mais-de-r-20-milhoes/>

<http://www.mobilize.org.br/estudos/240/a-caminhabilidade-medida-urbana-sustentavel.html>

<https://nextcity.org/features/view/how-one-weekend-in-dallas-sparked-a-movement-for-urban-change>

<http://www.oajundiai.com.br/mobilidade/os-dois-primeiros-parklets-privados/>

http://www.oajundiai.com.br/qualidade_de_vida/veja-o-samba-do-refogado-do-sandi-que-abre-oficialmente-o-carnaval

<http://ocupapontetorta.net.br/>

<https://philly.curbed.com/2017/9/19/16328238/philadelphia-walk-bike-transit-score-rankings-by-neighborhood>

<http://rioonwatch.org.br/?p=29325>

<http://www.rioonwatch.org/?p=37950>

<http://thecityfixbrasil.com/2015/04/08/nossa-cidade-cinco-exemplos-de-caminhabilidade/>

<http://thecityfixbrasil.com/2017/06/14/espacos-publicos-o-valor-economico-e-o-valor-simbolico/>

<http://thecityfixbrasil.com/2016/01/21/os-atributos-da-caminhabilidade/>

<http://thecityfixbrasil.com/2015/11/05/corredor-cultural-revitalizacao-urbana-na-cidade-mexico/>

<http://thecityfixbrasil.com/2014/05/07/urbanismo-tatico/>

<http://tribunadejundiai.com.br/cidades/19-jundiai/3788-escadao-mais-um-espaco-publico-resgatado-e-devolvido-a-populacao.html>

<http://tudo-em-cima.blogspot.com.br/2015/07/jundiai-ganha-seu-primeiro-parklet.html>

<http://urbanismocaminhavel.jundiai.sp.gov.br/>

<http://www.walkdenver.org/walkdenver-announces-vision-to-make-denver-the-most-walkable-city-in-the-country>

<http://wricidades.org/conteudo/vencedoras-do-concurso-3-esta%C3%A7%C3%B5es-conhecem-boas-pr%C3%A1ticas-de-desenho-urbano-em-nova-york>

ANEXO

1 - GLOSSÁRIO DE RUAS

Rua Barão de Jundiá



Rua Naim Miguel



Rua do Rosário



Rua São José



Rua Engenheiro Monlevade



Rua Barão do Triunfo



Rua Siqueira de Moraes



Rua Rangel Pestana



Rua São Bento



Rua Cel. Leme da Fonseca



Rua da Padroeira



Rua Cândido Rodrigues



Rua Vigário J. J. Rodrigues



Praça Governador Pedro de Toledo



Rua Anchieta



Praça Marechal Floriano Peixoto



Praça Rui Barbosa



Largo São Bento



